



Bilan annuel des transports en 2024

NOVEMBRE 2025

Bilan annuel des transports en 2024

coordinateurs

Charles-Marie **Chevalier**
Laurence **Dauphin**
Hervé **Huyghues Despointes***
Laurence **Jaluzot***

rédacteurs

Pierre Amoros*, Vinciane Bayardin,
Guillaume Bayona, Manuel Baude,
Achille Bauer, Roger Collet,
Sébastien Defrance, Soujanya Dejevongsa*,
Olivier Didou, Constance Hemmer,
Malo Herry, Aurélie Le Moullec,
François Limousin, Sandrine Luer, François
Rageau, Cyril Rizk, Benoît Roumier,
Antoine Sauques, Marion Simon (SDES)
Francisco Pichott (Insee)

** en poste au moment de la rédaction.*

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

Directrice de publication : Béatrice Sédillot
Coordination éditoriale : Laurianne Courtier

Infographie : Bertrand Gaillet

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

avant-propos



Le bilan annuel des transports dresse un panorama des flux économiques, budgétaires et financiers du secteur des transports, détaille et analyse la situation économique des entreprises, l'emploi et les salaires, les effets de l'activité des transports sur l'environnement et la santé, l'activité du transport de marchandises et de voyageurs et présente enfin un bilan de la circulation.

Cette publication est élaborée par la sous-direction des statistiques des transports (SDST) du service des données et études statistiques (SDES). La présentation de ce bilan s'est tenue le 5 novembre 2025 dans le cadre de la formation permanente Transports de la Commission de l'économie et du développement durable (CEDD), présidée par Madame Alice-Anne Médard, présidente de la section Mobilité et transports de l'Inspection générale de l'environnement et du développement durable (IGEDD). Le SDES remercie les participants pour leurs remarques, ainsi que les partenaires et fournisseurs de données.

Le bilan annuel 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)

sommaire

■ Synthèse et données clés	7
■ Cadrage	
Situation économique et infrastructures de transports	13
Cadrage 1a. Les événements marquants pour les transports en 2024	14
Cadrage 1b. Activité mondiale	17
Cadrage 2. Activités des branches de production en France	20
Cadrage 3. Infrastructures de transports	23
Cadrage 4. La place de la France en Europe	27
■ Partie A	
Transport et activité économique	35
A1. Compte satellite des transports	36
A2. Activité marchande de la branche des transports en France	41
A3. Dépenses des ménages en transport	44
A4. Dépenses des administrations publiques centrales et locales	47
A5.1 Transferts publics aux opérateurs de transport collectif de voyageurs (SNCF, RATP, TCU de province)	50
A5.2 Transferts publics aux gestionnaires d'infrastructures	52
A6. Recettes publiques liées au transport	54
A7.1 Investissements en infrastructures de transport	58
A7.2 Financement des infrastructures (AFIT France, PPP)	60
A8. Échanges extérieurs de services de transport	64
A9. Investissements du secteur des transports à l'étranger et investissements étrangers dans le secteur	67
A10. Prix du transport de fret, de l'entreposage et de la manutention	70
■ Partie B	
Entreprises françaises de transport	73
B1. Démographie des entreprises de transport	74
B2.1 Entreprises de transport routier	78
B2.2 Entreprises de transport collectif urbain (TCU)	83
B2.3 Entreprises de transport ferroviaire	87
B2.4 Entreprises de transport par eau (maritime et fluvial)	91
B2.5 Entreprises de transport aérien	95
B3. Comptes de l'ensemble des entreprises de transport en 2022	99
■ Partie C	
Emploi et marché du travail	105
C1. Emploi et marché du travail	106
C2. Profils des salariés	110
C3. Salaires	112

■ Partie D

Enjeux des transports pour l'environnement et la santé 115

D1. Consommation de l'énergie dans les transports	116
D2.1. Émissions de gaz à effet de serre des transports.....	118
D2.2 Émissions de polluants atmosphériques des transports.....	123
D2.3 Qualité de l'air et transport routier	127
D3.1 Accidentalité ferroviaire, aérienne et maritime	131
D3.2 Accidentalité routière	133
D3.3 Accidentalité routière des véhicules utilitaires et des poids lourds	136
D4. Emprise des infrastructures de transport et impacts sur les milieux naturels	138
D5. Les nuisances sonores des transports	139

■ Partie E

Le transport de marchandises 141

E1. Synthèse : le transport de marchandises	142
E2. Transport routier de marchandises	145
E3. Transport ferroviaire de marchandises	149
E4. Transport fluvial de marchandises	151
E5. Transport maritime de marchandises	153
E6. Transport aérien de marchandises	155
E7. Entrepôts et plateformes logistiques.....	157

■ Partie F

Le transport de voyageurs 161

F1. Synthèse : le transport intérieur de voyageurs	162
F2. Transport collectif urbain	166
F3. Transport ferroviaire de voyageurs	168
F4. Transport aérien de voyageurs	170
F5. Transport maritime de voyageurs	172
F6. La mobilité à vélo.....	174
F7. La qualité de service dans les transports.....	176

■ Partie G

Bilan de la circulation 179

G1. Bilan de la circulation routière	180
G2. Immatriculations de véhicules neufs	183
G3. Consommation de carburants routiers	187

■ Annexes 191

Annexes dématérialisées ou séries longues	192
Nomenclatures utilisées dans le rapport	193
Définitions	195
Sigles et abréviations	211
Liens utiles	216

Synthèse et données clés



Synthèse

L'année 2024 est marquée par une inflation en baisse, la poursuite des conflits au Proche-Orient et la tenue des Jeux olympiques et paralympiques de Paris. L'activité économique française décélère et les prix des carburants diminuent. Dans ce contexte, le transport intérieur de voyageurs augmente, ainsi que la dépense des ménages, principalement du fait des transports collectifs. Le transport intérieur de marchandises est en hausse, pour tous les modes de transport et plus particulièrement le ferroviaire, tandis que le transport maritime est quasiment stable. La circulation routière des véhicules à essence, au gaz ou électriques augmente tandis que celle des voitures diesel diminue. Plus du quart des ventes de voitures neuves concernent des voitures électriques et hybrides rechargeables. Les émissions de gaz à effet de serre des transports diminuent en 2024 même si le secteur des transports reste le premier contributeur aux émissions de GES de la France.

SITUATION ÉCONOMIQUE ET INFRASTRUCTURES DE TRANSPORT

L'année 2024 voit l'inflation baisser en France à 2,0 % après 4,9 % l'année précédente, avec notamment une diminution du prix des carburants. Les transports internationaux demeurent perturbés par la poursuite des conflits au Proche-Orient et en Ukraine, ainsi que par la sécheresse limitant le trafic du canal de Panama.

En France, l'activité décélère encore, avec un PIB en croissance de 1,2 % en 2024, après + 1,4 % en 2023 et + 2,7 % en 2022. Les prix des matières premières importées en France en 2024 affichent pour la plupart une croissance modeste, à l'exception des prix des produits alimentaires (+ 14,1 %).

Dans les branches utilisatrices de transport (construction, industrie manufacturière, agriculture et commerce), la production décroît (- 1,1 % en volume après + 0,5 % en 2023) et reste en deçà de son niveau d'avant-crise. Le solde des échanges extérieurs de produits nécessitant du transport s'améliore avec des exportations qui croissent encore (+ 0,5 % en 2024 après + 2,1 % en 2023) et des importations qui diminuent nettement (- 2,0 % en 2024 après - 0,7 % en 2023).

En 2024, les infrastructures de transport connaissent une évolution limitée, à l'exception des réseaux de métro, de tramways et des véloroutes.

La France se distingue de ses principaux partenaires européens par un usage plus intensif du transport intérieur terrestre de voyageurs, avec un volume d'environ 13 600 passagers-kilomètres par habitant en 2023, soit 17 % de plus que la moyenne de l'Union européenne. Concernant le transport intérieur terrestre de marchandises, la France occupe une position intermédiaire, avec un volume d'environ 4 700 tonnes-kilomètres par habitant en 2023, soit 10 % de moins que la moyenne de l'Union européenne.

TRANSPORTS ET ACTIVITÉ ÉCONOMIQUE

La dépense totale de transport s'élève à 536,8 milliards d'euros en 2024, en hausse de 2,5 % en valeur par rapport à 2023. Dans un contexte de ralentissement de la croissance de l'activité en France et d'évolution contrastée des prix des transports de marchandises et de voyageurs, elle dépasse son niveau d'avant-crise sanitaire de 20,1 %.

Les dépenses des ménages en transport individuel, qui représentent 80 % de leurs dépenses totales en transport hors assurance, ralentissent (+ 0,4 %) tandis que les dépenses pour les déplacements en transport collectif s'accroissent de 8,4 %, dans un contexte de stagnation des prix.

Les principales recettes liées aux transports prélevées par les administrations s'élèvent à 66,0 milliards d'euros en 2024, en hausse de 5,4 %. Les dépenses d'investissement en infrastructures de transport augmentent de nouveau en 2024 (+ 3,9 %) et atteignent 27,3 milliards d'euros. Cette hausse concerne le réseau routier, le réseau ferré principal et les transports collectifs urbains.

Pour les services de transport de voyageurs, les importations progressent un peu en 2024 tandis que les exportations diminuent légèrement. Pour les services de transport de marchandises, les exportations augmentent, tandis que les importations diminuent. Dans l'ensemble, le solde des échanges de services de transport redevient positif en 2024.

Le stock d'investissements à l'étranger des entreprises françaises du secteur des transports est en baisse de 6,0 % par rapport à 2023. Quant aux investissements étrangers en France dans le secteur des transports, ils se retournent nettement à la baisse en 2024 (- 20,2 %). Ils proviennent essentiellement des pays de l'Union européenne et concernent principalement le sous-secteur de l'entreposage et des services auxiliaires.

ENTREPRISES FRANÇAISES DE TRANSPORT

En 2024, les créations hors micro-entreprises (près de 15 000) augmentent par rapport à 2023 mais restent en-deçà du niveau de 2019 (- 16,8 %). Avec environ 3 000 redressements judiciaires, soit un niveau record depuis 2000, les défaillances d'entreprises continuent de s'accroître en 2024 (+ 0,9 %).

En 2024, le chiffre d'affaires des entreprises du secteur des transports routiers de fret et services de déménagement, estimé à 63,9 milliards d'euros, augmente à nouveau (+ 2,8 %). Celui des sociétés d'autoroutes concédées atteint 12,7 milliards d'euros, soit une hausse de 3,5 %.

Sous l'impulsion générée par les Jeux olympiques et paralympiques de Paris, la production de la RATP progresse encore (+ 5,9 %) en 2024. Le chiffre d'affaires de Rail Logistics Europe, qui assure 62 % du transport ferroviaire de marchandises en tonnes-kilomètres, retrouve son niveau de 2022 après une année 2023 difficile. L'activité de SNCF Voyageurs poursuit sa hausse, avec un nombre de voyageurs-kilomètres en augmentation de 6,0 % en 2024.

En 2024, l'indice d'activité des services de transports fluviaux intérieurs rebondit (+ 1,9 %) tandis que les services de transport maritime de passagers progressent de 3,7 %. L'activité des compagnies aériennes s'accroît et est presque revenue à son niveau d'avant la pandémie.

Avec près de 267 milliards d'euros de chiffre d'affaires en 2023, les entreprises du secteur des transports et de l'entreposage réalisent 6 % du chiffre d'affaires des entreprises françaises (hors agriculture). Tous les soldes intermédiaires de gestion se replient.

EMPLOI ET MARCHÉ DU TRAVAIL

Au 31 décembre 2024, le secteur des transports et de l'entreposage emploie plus de 1,5 million de salariés, soit 7 % des salariés du secteur privé hors intérim. L'emploi salarié du secteur augmente de 0,7 % en 2024. Cette hausse est portée par la croissance des effectifs dans le transport de voyageurs (+ 1,8 %) tandis que le transport de marchandises perd de nouveau des emplois (- 0,3 % après - 0,6 % en 2023). Les créations d'emploi se poursuivent dans les autres services de transport (+ 1,9 %) tandis que les effectifs des activités postales s'amenuisent (- 2,7 %). L'intérim baisse pour la troisième année consécutive. Sur le marché du travail des métiers du transport et de la logistique, le nombre de demandeurs d'emploi continue d'augmenter en 2024 (+ 1,9 % après + 0,4 % fin 2023) tandis que les offres d'emploi collectées par France Travail chutent au cours de l'année 2024 (- 8,9 % après - 0,9 % fin 2023). Le secteur reste marqué par une forte prédominance masculine, quel que soit l'âge. Le salaire moyen mensuel par tête augmente de 3,9 %, tandis que le pouvoir d'achat des salariés s'améliore (+ 2,1 %).

ENJEUX DES TRANSPORTS POUR L'ENVIRONNEMENT ET LA SANTE

En 2024, la consommation d'énergie des transports poursuit sa baisse (- 1,0 % par rapport à 2023) et se situe 8,5 % sous son niveau d'avant-crise sanitaire. Les émissions de gaz à effet de serre (GES) des transports diminuent de 1,2 % et sont inférieures de 7,1 % à celles de 2019. Avec 124,9 millions de tonnes équivalent CO₂, le secteur des transports reste le premier contributeur aux émissions de GES de la France (34 %). La stratégie nationale bas-carbone, feuille de route de la France pour réduire les GES, prévoit une décarbonation totale des transports d'ici 2050.

En 2024, le bilan de l'accidentalité routière s'établit à environ 3 200 personnes décédées (+ 0,8 %) et 235 600 personnes blessées (+ 0,3 %). Près de 700 décès sont intervenus lors d'accidents ayant impliqué un véhicule utilitaire ou un poids lourd.

LE TRANSPORT DE MARCHANDISES

Le transport terrestre de marchandises se redresse en 2024 (+ 3,7 % après - 4,0 % en 2023) et s'élève à 344 milliards de tonnes-kilomètres. L'activité augmente particulièrement dans le transport ferroviaire (+ 7,4 %), mais aussi dans les transports routier (+ 3,4 %) et fluvial (+ 2,1 %). Tous les produits sont concernés par la hausse de l'activité, hormis les matériaux de construction. Les parts modales restent stables sur un an, avec 89 % du fret transporté par la route, 9 % par le train et 2 % par voie fluviale.

Avec 326 millions de tonnes échangées, le transport maritime de marchandises transitant par les ports français est quasiment stable (- 0,3 % après - 4,3 % en 2023), du fait de la baisse des trafics de vrac solides et liquides (notamment de gaz naturel liquéfié) et de la hausse de celui de conteneurs.

synthèse et données clés

Le fret aérien, très faible en tonnage avec 2,1 millions de tonnes transportées en 2024, rebondit (+ 3,4 %) après la légère baisse de 2023 (- 1,4 %), et se porte un peu plus vers l'Asie.

LE TRANSPORT DE VOYAGEURS

En 2024, le transport intérieur de voyageurs augmente légèrement : 1 048 milliards de voyageurs-kilomètres ont été réalisés, soit 1,1 % de plus qu'en 2023. Les transports par véhicules particuliers se stabilisent (+ 0,3 %) après une légère baisse l'année dernière (- 1,5 %), et dominent toujours largement le transport intérieur de voyageurs (82 %).

Le transport collectif poursuit sa reprise en 2024 (+ 5,0 %) et dépasse son niveau de 2019 (+ 3,6 % par rapport à 2019). La reprise du transport collectif urbain est plus forte en province (+ 8,9 %) qu'en Île-de-France (+ 5,9 %). Le transport ferroviaire atteint un niveau inégalé en 2024 (+ 14,5 % par rapport à 2019). Le transport intérieur aérien diminue de nouveau (- 4,7 % par rapport à 2023) tandis que le trafic maritime, mesuré en nombre de passagers, poursuit sa hausse (+ 2,5 % par rapport à 2023).

En 2024, parmi les personnes se rendant sur leur lieu de travail, plus de 4 % y vont principalement à vélo ; cette part ne cesse d'augmenter.

La qualité de service, en l'absence de mouvements sociaux majeurs, s'améliore en 2024 pour la quasi-totalité des transports.

BILAN DE LA CIRCULATION

En 2024, la circulation routière se stabilise (+ 0,2 %) après une baisse en 2023. Elle reste ainsi toujours sous le niveau d'avant crise sanitaire (- 3,8 % par rapport à 2019). Le parc français de voitures particulières poursuit sa mutation. La circulation des voitures diesel (y compris hybrides) diminue de 4,7 % en 2024 tandis que celle des véhicules à essence (y compris hybrides), au gaz ou électriques progresse de 7,6 %.

Conséquence de cette mutation, la consommation de gazole diminue de 3,1 % en 2024, alors que la consommation d'essence est en hausse de 4,1 %. Le prix moyen du gazole est en baisse sur l'année (- 5,6 %) comme celui de l'essence (- 3,2 %).

Les ventes de véhicules neufs en France métropolitaine diminuent de 2,1 % en 2024 après la hausse de 2023. Au total, 2,4 millions de véhicules neufs ont été immatriculés en 2024, dont plus de deux tiers sont des voitures particulières. La progression des ventes de véhicules à motorisations alternatives marque une pause : les ventes de voitures électriques et hybrides rechargeables neuves représentent 25,7 % du marché en 2024, contre 26,2 % en 2023.

synthèse et données clés



Transport intérieur de voyageurs

1 048 milliards en 2024
de voyageurs-kilomètres

Correspond au transport
d'un voyageur sur 1 km

Véhicules
particuliers



82 %

Transports
ferrés



Cars, bus et
tramways



12 %

Transport
aérien



5 %

1 %



Transport intérieur de marchandises

344 milliards en 2024
de tonnes-kilomètres

Correspond au transport
d'une tonne sur 1 km

Poids lourds
et VUL
pavillon français



52 %

Poids lourds
et VUL
pavillon étranger



37 %

Ferroviaire



9 %

Fluvial

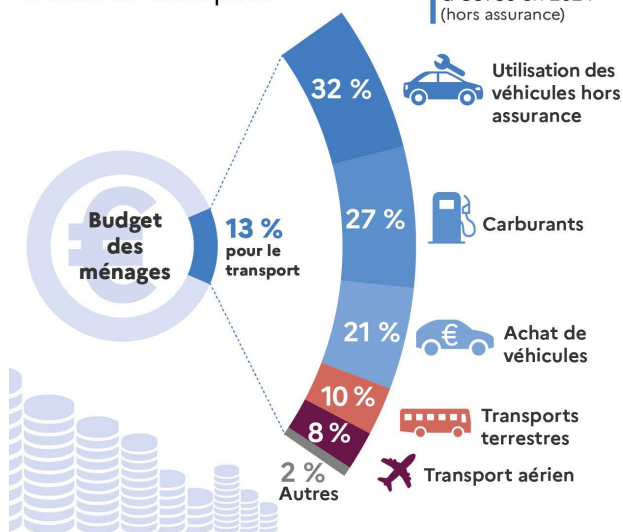


2 %



Dépenses des ménages en transport

194,3 milliards
d'euros en 2024
(hors assurance)



Recettes et dépenses publiques liées au transport

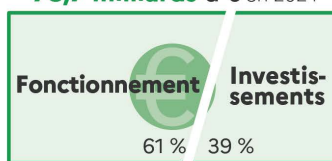
Recettes

66,0 milliards d'€ en 2024



Dépenses

78,7 milliards d'€ en 2024



* Taxe intérieure de consommation
sur les produits énergétiques



Émissions de gaz à effet de serre des transports intérieurs

53 %



Voitures
particulières

22 %



Poids lourds

15 %



Véhicules
utilitaires
légers

3 %

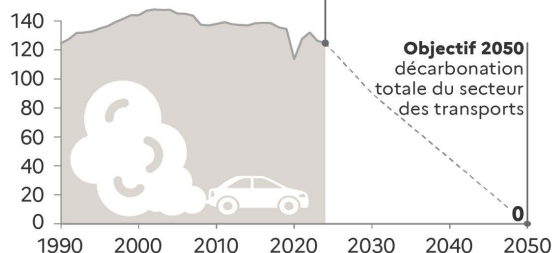


Aérien

7 %

Autres
Bus et cars,
deux-roues,
navigation,
ferroviaire

124,9 millions en 2024
de tonnes équivalent CO₂



cadrage

Situation économique et infrastructures de transport

— L'année 2024 voit l'inflation baisser en France à 2,0 % après 4,9 % l'année précédente, avec notamment une diminution du prix des carburants. Les transports internationaux demeurent perturbés par la poursuite des conflits au Proche-Orient et en Ukraine, ainsi que par la sécheresse limitant le trafic du canal de Panama.

En France, l'activité décélère encore, avec un PIB en croissance de 1,2 % en 2024, après + 1,4 % en 2023 et + 2,7 % en 2022. Les prix des matières premières importées en France en 2024 affichent pour la plupart une croissance modeste, à l'exception des prix des produits alimentaires (+ 14,1 %).

Dans les branches utilisatrices de transport (construction, industrie manufacturière, agriculture et commerce), la production décroît (- 1,1 % en volume après + 0,5 % en 2023) et reste en deçà de son niveau d'avant-crise. Le solde des échanges extérieurs de produits nécessitant du transport s'améliore avec des exportations qui croissent encore (+ 0,5 % en 2024 après + 2,1 % en 2023) et des importations qui diminuent nettement (- 2,0 % en 2024 après - 0,7 % en 2023).

En 2024, les infrastructures de transport connaissent une évolution limitée, à l'exception des réseaux de métro, de tramways et des véloroutes.

La France se distingue de ses principaux partenaires européens par un usage plus intensif du transport intérieur terrestre de voyageurs, avec un volume d'environ 13 600 passagers-kilomètres par habitant en 2023, soit 17 % de plus que la moyenne de l'Union européenne. Concernant le transport intérieur terrestre de marchandises, la France occupe une position intermédiaire, avec un volume d'environ 4 700 tonnes-kilomètres par habitant en 2023, soit 10 % de moins que la moyenne de l'Union européenne.



Cadrage 1a. Les événements marquants pour les transports en 2024

L'année 2024 voit l'inflation baisser en France à 2,0 % après 4,9 % l'année précédente, avec notamment une diminution du prix des carburants.

Les transports internationaux demeurent perturbés par la poursuite des conflits au Proche-Orient et en Ukraine, ainsi que par la sécheresse limitant le trafic du canal de Panama. De façon plus localisée, le cyclone Chido à Mayotte et la fermeture maintenue de voies ferroviaires en vallée de la Maurienne ont également affecté le trafic.

Les politiques d'incitation à une mobilité moins émissive de gaz à effet de serre trouvent de nouveaux vecteurs avec le lancement d'un plan pour les services express régionaux métropolitains et de nouvelles aides à l'acquisition de véhicules électriques.

PREMIER TRIMESTRE 2024

Changements en vigueur au 1^{er} janvier 2024

- Les aides à l'achat pour les vélos s'ouvrent aux vélos d'occasion selon les mêmes modalités que pour les vélos neufs.
- Les villes de Strasbourg et Lyon interdisent la circulation des véhicules Crit'Air 4, rejoignant les mesures déjà en vigueur à Paris, Marseille et Rouen.
- Le fonds vert est renforcé pour accompagner les mesures des collectivités locales en lien avec la transition écologique. En matière de transport, il peut concerner le covoiturage, les mobilités durables en zone rurale, les ZFE ou encore les pistes cyclables.
- Le dispositif de *leasing* électrique dit « social » permet à certains ménages modestes de bénéficier de conditions préférentielles via des aides par l'État pour louer un véhicule électrique sur une longue durée, avec ou sans option d'achat.
- Les émissions des navires de commerce dans l'Union européenne sont intégrées au système d'échange des quotas de carbone.
- Le malus poids est étendu à tous les véhicules routiers de plus de 1,6 tonne.

Loi de finances 2024

La loi met en œuvre la sortie progressive des dispositifs exceptionnels mis en place durant la crise énergétique. Ainsi, l'*indemnité carburant* travailleur est versée uniquement si le prix des carburants franchit un certain seuil en 2024. Réservée aux travailleurs à revenu modeste¹ qui utilisent leur véhicule pour leurs trajets domicile-travail, elle représente 100 euros par véhicule.

En revanche, les mesures concernant les primes versées par l'employeur et exonérées de cotisations sociales jusqu'à un certain seuil (prime *carburant*, prime *transport* et forfait *mobilité durable*) sont prolongées en 2024.

Des mesures pour des mobilités plus durables sont prises : durcissement de la fiscalité applicable aux véhicules polluants, prolongation jusqu'en 2027 de la réduction d'impôt accordée aux entreprises qui mettent à disposition de leurs salariés une flotte de vélos.

Une taxe sur l'exploitation des infrastructures de transport de longue distance est mise en place, dans le but de financer le plan d'avenir pour les transports.

9 janvier : remaniement du gouvernement. Christophe Béchu est nommé ministre de la Transition écologique et de la Cohésion des territoires, Patrice Vergriete est nommé ministre délégué chargé des transports

Janvier-février : mouvement social des agriculteurs. Blocage de routes, notamment fin janvier-début février.

1^{er} février : augmentation de 3 % des tarifs autoroutiers.

¹ Dont le revenu du foyer fiscal est inférieur à 14 700 euros en 2021.

cadrage : situation économique et infrastructures de transport

DEUXIÈME TRIMESTRE 2024

5 avril : transports collectifs urbains en Île-de-France (TCU ÎdF). Prolongement de la ligne 3b du tramway de Porte d'Asnières-Marguerite Long à Porte Dauphine.

6 mai : TCU ÎdF. Prolongement du RER E de Haussmann-Saint-Lazare à Nanterre-La Folie.

14 mai : transport routier. Adoption par les États membres de l'UE d'une résolution législative pour le renforcement des normes de performance en matière d'émissions de CO₂ pour les nouveaux véhicules lourds (en vigueur en 2030).

13 juin : TCU ÎdF. Prolongement de la ligne 11 du métro de Mairie des Lilas à Rosny-Bois-Perrier.

24 juin : TCU ÎdF. Prolongement de la ligne 14 du métro au nord de Mairie de Saint-Ouen à Saint-Denis-Pleyel, et au sud d'Olympiades à Aéroport d'Orly.

27 juin : transport ferroviaire de voyageurs et TCU. Le gouvernement labellise 15 premiers projets de services express régionaux métropolitains (SERM), souvent appelés RER métropolitains) : Bordeaux, Chambéry, Clermont-Ferrand, Grenoble, Lille, Lyon, Montpellier, Mulhouse, Nantes, Rouen, Saint-Etienne, Strasbourg, Toulouse, Tours et Lorraine-Luxembourg. Parmi ceux-ci, seul celui de Strasbourg est en service depuis 2022.

TROISIÈME TRIMESTRE 2024

1^{er} juillet au 31 août : transport ferroviaire de voyageurs. Mise en place du Pass Rail qui donne aux jeunes de 16 à 27 ans un accès en illimité aux TER et trains Intercités au prix de 49 euros.

7 juillet : sécurité routière. Entrée en vigueur du nouveau règlement européen relatif à la sécurité générale (GSR2) pour les véhicules neufs : de nouveaux dispositifs d'aide à la conduite deviennent obligatoires, les normes de cybersécurité et de crash test deviennent plus strictes.

Juillet à mi-août : transport de marchandises. Arrêt technique du terminal méthanier de Montoir-de-Bretagne, limitant les capacités de transport de gaz naturel liquéfié.

20 juillet au 8 septembre : mesures liées aux Jeux olympiques et paralympiques de Paris. L'offre de transports en commun en Île-de-France est renforcée, assortie de tarifs provisoirement augmentés ; le gouvernement incite les Franciliens au télétravail ; pour des raisons de sécurité, des restrictions de circulation sont mises en place (interdiction du trafic aérien le jour de la cérémonie d'ouverture dans un rayon d'environ 150 km autour de Paris ; fermeture de l'axe Seine à la navigation fluviale ; contrôles à l'entrée des véhicules dans certains quartiers).

26 juillet : des sabotages ont lieu sur les lignes à grande vitesse Atlantique, Est européenne et Nord. Le trafic revient à la normale le 29 juillet.

31 juillet : prolongation jusqu'en 2025 de la fermeture de la ligne de chemin de fer de la Maurienne qui faisait suite à l'éboulement du 28 août 2023.

24 août : TCU Grenoble. Prolongement de la ligne D du tramway de Les Taillées-Universités à Grenoble-Gares.

21 septembre : remaniement du gouvernement. Agnès Pannier-Runacher est nommée ministre de la Transition écologique, de l'Énergie, du Climat et de la Prévention des risques, Catherine Vautrin est nommée ministre du Partenariat avec les territoires et de la Décentralisation, François Durovray est nommé ministre délégué chargé des Transports.

Exercice 2024 canal de Panama : en raison de la sécheresse, le nombre de passages de navires chute de 29 % sur l'exercice 2024 (du 1^{er} octobre 2023 au 30 septembre 2024) par rapport à l'exercice 2023.

QUATRIÈME TRIMESTRE 2024

1^{er} octobre : **transport routier**. Limitation de la vitesse à 50 km/h sur le périphérique parisien.

30 octobre : **commerce de véhicules routiers**. Augmentation des droits de douane sur les voitures électriques importées de Chine. En plus des 10 % de droits de douane déjà existants, un taux de 7,8 % à 35,3 % est ajouté selon les constructeurs et selon la part de subventions du gouvernement chinois.

4 novembre : **fret SNCF**. À la suite de la procédure engagée par la Commission européenne pour des subventions dérogeant aux règles de la concurrence, la scission de Fret SNCF au 1^{er} janvier 2025 est confirmée par la direction de l'entreprise.

5 novembre : **transport routier**. Mise en place d'une zone à trafic limité dans les quatre premiers arrondissements de Paris : le trafic de transit y est interdit, seuls les véhicules partant ou arrivant dans la zone sont autorisés.

12 novembre : **TCU ÎdF**. À la suite de l'ouverture progressive à la concurrence du réseau RATP, premières décisions d'attribution à d'autres exploitants de lignes de bus en banlieue parisienne.

2 décembre : **révision des aides à la transition écologique des véhicules**. Les montants du bonus écologique pour les voitures particulières neuves sont diminués ; le bonus écologique est supprimé pour les camionnettes neuves, les deux-roues, trois-roues et quadricycles motorisés ; la prime à la conversion est supprimée ; les seuils de revenu minimal d'obtention de la prime au retrofit² sont relevés et la prime au retrofit en zones à faibles émissions est supprimée.

4 décembre : **extension des certificats d'économie d'énergie (CEE)**. Les acquéreurs de poids lourds électriques, neufs ou issus du retrofit, peuvent bénéficier de l'aide associée au CEE.

13 décembre : **remaniement du gouvernement**. Agnès Pannier-Runacher est nommée ministre de la Transition écologique, de la Biodiversité, de la Forêt, de la Mer et de la Pêche, François Rebsamen est nommé ministre de l'Aménagement des territoires et de la Décentralisation, Philippe Tabarot est nommé ministre chargé des Transports.

14 décembre : le **cyclone Chido** cause des destructions très importantes à Mayotte. Les infrastructures de transport sont touchées : de nombreuses routes sont obstruées par les débris et les chutes d'arbres ; les ports endommagés sont l'une des priorités de remise en état ; l'aéroport de Pamandzi est fermé aux vols commerciaux jusqu'à la fin de l'année.

31 décembre : **transport routier**. Tous les véhicules professionnels de plus de 3,5 tonnes mis en circulation avant le 15 juin 2019 et engagés à l'international doivent avoir fait installer un tachygraphe intelligent Gen2V2.

31 décembre : **bonus-malus automobile**. Fin du bonus écologique pour les véhicules hybrides. Fin des exonérations de malus masse et de taxe CO₂ annuelle des véhicules hybrides ; des abattements sont cependant prévus pour certains véhicules.

² Transformation d'un véhicule thermique en un véhicule à motorisation électrique ou hybride rechargeable.

cadrage : situation économique et infrastructures de transport

Cadrage 1b. Activité mondiale

L'activité mondiale maintient un certain dynamisme en 2024 : le produit intérieur brut (PIB) augmente de 3,3 %, (après + 3,5 % en 2023 et + 3,6 % en 2022), la désinflation favorise les dépenses des ménages et permet l'assouplissement de la politique monétaire dans la plupart des grandes économies. En France, l'activité décélère encore, avec un PIB en croissance de 1,2 % en 2024, après + 1,4 % en 2023 et + 2,7 % en 2022. Dans les pays de la zone euro, la croissance globale qui s'affirme un peu plus nettement (+ 0,9 % après + 0,4 % en 2023) couvre des situations assez disparates où certains pays affichent un certain dynamisme tandis que d'autres restent en récession. Le cours du pétrole subit une hausse durant les premiers mois de 2024, avant de diminuer, s'établissant finalement en moyenne sur l'année à 80,5 \$ (après 82,5 \$ en 2023). Les prix des matières premières importées en France en 2024 affichent pour la plupart une croissance modeste, à l'exception des prix des produits alimentaires (+ 14,1 %).

L'ACTIVITÉ ÉCONOMIQUE MONDIALE POURSUIT SA CROISSANCE À UN RYTHME PLUS MODESTE EN 2024

Au niveau mondial, le produit intérieur brut (PIB) progresse de 3,3 % en 2024, en léger ralentissement par rapport à la croissance de 2023 (+ 3,5 %) mais excédant désormais de 15 % le niveau d'avant la crise sanitaire - (*figure cadrage 1-1*). Aux États-Unis, la croissance du PIB reste solide (+ 2,8 % en 2024 après + 2,9 % en 2023). En Chine, elle avait diminué durant la décennie pré-Covid-19, passant progressivement de 10,6 % en 2010 à 6,1 % en 2019. Après les perturbations liées à la crise sanitaire (+ 3,1 % en 2022), la croissance chinoise (+ 5,4 % en 2023 puis + 5,0 % en 2024), est revenue s'inscrire dans la tendance antérieure. Les échanges au niveau mondial se sont progressivement redressés après le fléchissement de 2023 : les importations croissent en 2024 de 3,6 % et les exportations de 3,9 %.

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			
	2022	2023	2024	2024/ 2019	2022	2023	2024	2024/ 2019	2022	2023	2024	2024/ 2019
France ¹	2,7	1,4	1,2	4,3	9,0	- 0,3	- 1,2	2,1	9,1	2,5	2,5	6,4
Allemagne ²	1,4	- 0,1	- 0,2	0,2	7,1	- 0,3	- 0,6	0,2	3,2	0,2	- 1,7	0,2
Italie ²	4,8	0,7	0,7	5,6	12,9	- 1,6	- 0,7	5,6	9,9	0,2	0,4	8,8
Espagne ²	6,2	2,7	3,2	6,8	7,7	0,3	2,4	6,8	14,3	2,8	3,1	9,7
Zone EURO ²	3,5	0,4	0,9	4,8	8,1	- 1,1	0,2	7,0	7,1	- 0,5	1,1	9,0
Royaume-Uni ²	4,8	0,4	1,1	3,6	13,0	- 1,2	2,7	2,0	12,6	- 0,4	- 1,2	0,9
Japon ²	0,9	1,4	0,2	0,9	8,3	- 0,8	1,0	6,3	5,5	3,3	1,1	9,0
États-Unis ²	2,5	2,9	2,8	12,5	8,6	- 1,2	5,3	18,0	7,5	2,8	3,3	5,5
Total OCDE ²	3,2	1,8	1,8	8,9	8,5	- 0,4	1,8	11,0	7,2	1,0	1,7	9,1
Chine ³	3,1	5,4	5,0	26,7	- 3,0	6,3	7,5	14,0	- 0,2	1,8	13,9	32,8
Inde ³	7,6	9,2	6,5	29,3	9,9	- 0,8	5,4	18,0	9,5	0,5	4,7	28,9
Brésil ³	3,0	3,2	3,4	11,4	0,7	0,8	10,1	19,4	6,1	9,4	- 0,2	16,9
Russie ³	- 1,4	4,1	4,1	10,1	- 13,9	7,1	17,7	11,6	- 8,4	- 11,6	- 2,0	- 23,7
Turquie ³	5,5	5,1	3,2	29,9	8,6	11,8	- 4,1	26,3	9,9	- 2,8	4,2	18,9
Pays en développement ³	4,1	4,7	4,3	19,6	4,0	3,1	5,8	14,8	4,6	1,1	6,7	18,6
MONDE ³	3,6	3,5	3,3	15,0	6,1	0,8	3,6	12,1	5,4	1,1	3,9	12,8

Sources : ¹ Insee ; ² OCDE ; ³ FMI

L'ACTIVITÉ DE LA ZONE EURO REPREND MODÉRÉMENT EN 2024

Après le creux d'activité de l'année 2023 affectée par la hausse des prix de l'énergie et des taux d'intérêt, la zone euro retrouve une croissance un peu plus affirmée en 2024 : grâce notamment à la vigueur du marché du travail et à la reprise des exportations, son PIB croît de 0,9 %. Plusieurs pays de la zone affichent un certain dynamisme, comme l'Espagne (+ 3,2 %), la Croatie (+ 3,9 %) ou la Pologne (+ 2,9 %). L'Irlande renoue avec la croissance (+ 1,2 %) et l'Italie et la France maintiennent leur activité sur un rythme modéré (respectivement, + 0,7 % et + 1,2 %). En revanche, certains pays de la zone euro restent en récession en 2024 : c'est le cas de l'Allemagne (- 0,2 %), de l'Autriche (- 1,3 %), de la Finlande (- 0,1 %) et de l'Estonie (- 0,2 %). Dans l'ensemble de la zone euro, les échanges extérieurs reprennent en 2024 après le coup d'arrêt de 2023 : les importations croissent légèrement (+ 0,2 % après - 1,1 % en 2023) et les exportations se retournent plus nettement à la hausse (+ 1,1 % après - 0,5 % en 2023) - (figure cadrage 1-2).

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

Évolutions annuelles en % en volume (prix chaînés)

	2022	2023	2024
PIB	3,5	0,4	0,9
Importations	8,1	- 1,1	0,2
Demande intérieure	3,9	0,2	0,4
Formation brute de capital fixe (FBCF)	2,0	1,8	- 1,8
Exportations	7,1	- 0,5	1,1

Sources : OCDE ; FMI

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

Évolutions annuelles en % en volume (prix chaînés)

	2022	2023	2024
PIB	2,7	1,4	1,2
Importations	9,0	- 0,3	- 1,2
Total des emplois finals	4,3	1,0	0,6
Consommation finale des ménages	3,2	0,7	1,1
Consommation finale des administrations publiques (APU)	2,6	2,3	1,6
Formation brute de capital fixe (FBCF)	- 0,4	0,4	- 1,1
Exportations	9,1	2,5	2,5

Contributions à l'évolution du produit intérieur brut

Consommation et investissement	2,3	0,8	0,7
Solde des échanges extérieurs de biens et services	- 0,1	1,0	1,3
Variation de stocks	0,5	- 0,4	- 0,8

Source : Insee, Les comptes de la Nation en 2024

EN FRANCE, L'ACTIVITÉ RALENTIT MODÉRÉMENT EN 2024

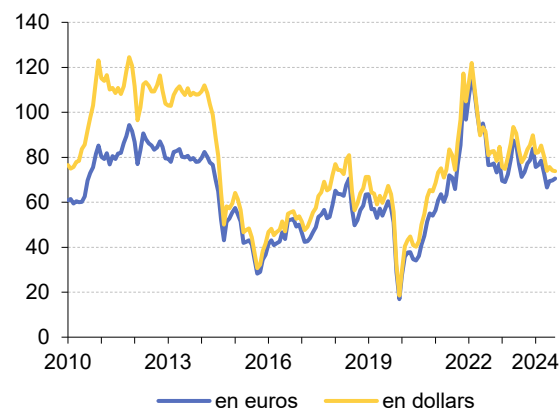
L'activité économique de la France ralentit légèrement en 2024 : le PIB croît de 1,2 %, après + 1,4 % en 2023. La croissance de l'économie française est surtout portée par le commerce extérieur : il y contribue à hauteur de 1,3 point, avec des exportations qui restent dynamiques (+ 2,5 % en 2024 comme en 2023) et des importations qui accentuent leur recul (- 1,2 % après - 0,3 % en 2023). Dans un contexte de baisse de l'inflation, la consommation des ménages accélère (+ 1,1 % après + 0,7 % en 2023). À l'inverse, les variations de stocks contribuent négativement à la croissance du PIB, à hauteur de - 0,8 point, tandis que l'investissement se replie (- 1,1 % après + 0,4 % en 2023).

cadrage : situation économique et infrastructures de transport

LE PRIX DE LA PLUPART DES MATIÈRES PREMIÈRES SE STABILISE EN 2024

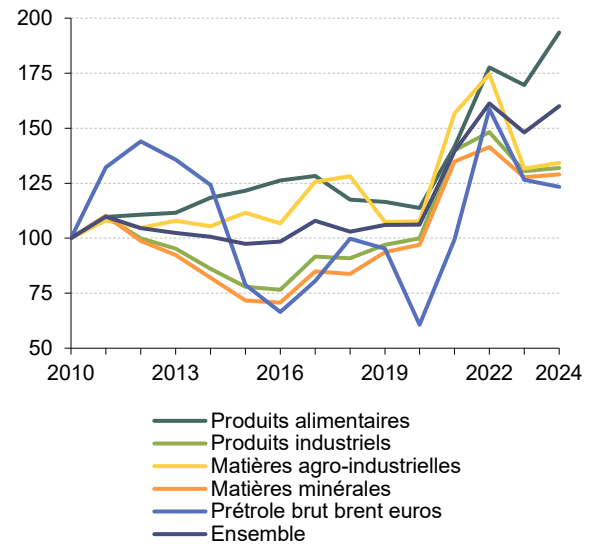
En 2024, la crainte d’une récession américaine et le recul de la demande chinoise, notamment lié à la crise immobilière, impriment une tendance baissière à la demande de pétrole, malgré certains facteurs conjoncturels haussiers tels que la poursuite du conflit à Gaza ou, en octobre, la crainte d’une riposte israélienne contre les installations pétrolières en Iran. En 2024, le prix du baril de *Brent* croît de 80 \$ en janvier jusqu’à près de 90 \$ en avril, puis redescend par paliers jusqu’à se stabiliser autour de 74 \$ le baril à partir de septembre (*figure cadrage 1- 4*). En moyenne sur l’année, il s’établit à 80,5 \$ en 2024 après 82,5 \$ en 2023 et 100,7 \$ en 2022, soit une baisse de 2,4 % en 2024 (après - 18,1 % en 2023). Hormis les produits alimentaires dont les prix repartent nettement à la hausse en 2024 (+ 14,1 %), les prix des autres matières premières n’affichent qu’une légère hausse en 2024 (+ 0,9 % pour les matières minérales, + 1,1 % pour les produits industriels et + 2,0 % pour les matières agro- industrielles) - (*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 2024, l'activité des branches de production ralentit (+ 1,2 % en volume après + 2,0 % en 2023). Dans les branches utilisatrices de transport (construction, industrie manufacturière, agriculture et commerce), la production décroît (- 1,1 % en volume après + 0,5 % en 2023) et reste en deçà de son niveau d'avant-crise. Le solde des échanges extérieurs de produits nécessitant du transport s'améliore avec des exportations qui croissent encore (+ 0,5 % en 2024 après + 2,1 % en 2023) et des importations qui diminuent nettement (- 2,0 % en 2024 après - 0,7 % en 2023).

LA PRODUCTION DES BRANCHES UTILISATRICES DE TRANSPORT SE RÉTRACTE EN 2024

La production de l'ensemble des branches de production en France croît à un rythme ralenti en 2024 (+ 1,2 % en volume après + 2,0 % en 2023 et + 4,7 % en 2022) et se porte à un niveau excédant de 7,3 % celui d'avant la crise sanitaire. La hausse de la production des services principalement marchands (+ 2,1 % en 2024), notamment dans les activités informatiques et services d'information, les activités juridiques, comptables, de gestion, d'architecture, d'ingénierie, de contrôle et d'analyses techniques ou encore les arts, spectacles et activités récréatives, apporte un peu de tonicité à une économie affectée par la baisse prononcée de la production de la plupart des autres branches.

Dans les branches utilisatrices de transport, la production se retourne à la baisse en 2024 (- 1,1 % en volume après + 0,5 % en 2023 et + 1,9 % en 2022) et reste en-deçà de son niveau d'avant la crise sanitaire (- 1,4 % par rapport à 2019). La production industrielle poursuit son ralentissement en 2024, avec la poursuite de la baisse de la production des industries extractives (- 4,7 % après - 11,6 % en 2023) et le repli de la production des branches manufacturières (- 1,0 % après + 0,5 % en 2023), avec, en particulier, un net retournement de tendance pour la fabrication de matériel de transport (- 6,0 % après + 7,8 % en 2023). À l'inverse, la fabrication de denrées alimentaires et de produits à base de tabac croît à nouveau (+ 1,2 % après - 3,0 % en 2023), ainsi que la fabrication d'autres produits industriels (+ 1,0 % après - 2,6 %). Dans la branche de l'agriculture, sylviculture et pêche, le retournement à la baisse de la production est particulièrement marqué (- 2,4 % après + 2,6 % en 2023). La construction ne fait pas exception à la baisse (- 1,8 % après 0,0 % en 2023) ainsi que, dans une moindre mesure, le commerce et la réparation d'automobiles et de motocycles (- 0,3 % après + 0,6 % en 2023) - (*figures cadrage 2-1 et cadrage 2-2*).

Figure cadrage 2-1 **Évolution de la production par branche en volume (prix chaînés)**
Niveaux en milliards d'euros en volume (prix chaînés), évolutions en %

	Niveau	Évolutions annuelles			
	2024 (p)	2022	2023 (sd)	2024 (p)	2024/2019 (p)
Branches utilisatrices de transport	1 676,1	1,9	0,5	- 1,1	- 1,4
Agriculture, sylviculture et pêche	88,7	0,3	2,6	- 2,4	- 0,1
Industries extractives	4,6	- 5,0	- 11,6	- 4,7	- 17,2
Industries manufacturières	791,5	3,0	0,5	- 1,0	- 4,4
Fabrication de denrées alimentaires, de boissons et de produits à base de tabac (IAA)	162,4	- 1,6	- 3,0	1,2	- 0,5
Cokéfaction et raffinage	31,5	20,9	9,9	- 0,3	23,7
Fabrication d'équipements électriques, électroniques, informatiques ; fabrication de machines	89,2	4,4	2,5	- 3,1	2,1
Fabrication de matériels de transport	168,3	9,3	7,8	- 6,0	- 18,1
Fabrication d'autres produits industriels	340,1	0,8	- 2,6	1,0	- 1,9
Construction	335,1	- 0,5	0,0	- 1,8	0,2
Commerce ; réparation d'automobiles et de motocycles	456,2	2,4	0,6	- 0,3	3,0
Transports et entreposage	256,0	12,3	0,5	1,9	10,3
Autres branches	2 807,3	5,9	3,0	2,5	13,0
Total des branches	4 739,4	4,7	2,0	1,2	7,3

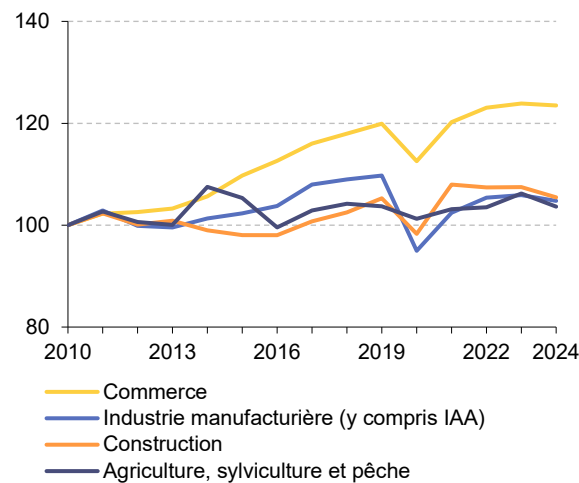
(p) : provisoire ; (sd) : semi-définitif.

Source : Insee, Comptes nationaux - Base 2020, mai 2025

Dans l'ensemble des branches de production en France, la croissance de la valeur ajoutée revient en 2024 à un niveau proche de ceux qui précédaient la crise sanitaire (+ 2,9 % en valeur après + 7,2 % en 2023 et + 7,0 % en 2022). L'industrie manufacturière (y compris IAA et cokéfaction-raffinage) et la construction contribuent très faiblement à cette hausse (à hauteur de 0,1 point pour chacune de ces branches), tandis que les transports et l'entreposage y concourent pour 0,3 point. Mais ce sont les branches n'utilisant pas les transports (« Autres branches ») qui apportent la principale contribution (2,6 points) - (figure cadrage 2-3).

Figure cadrage 2-2 Production des branches utilisatrices de transport

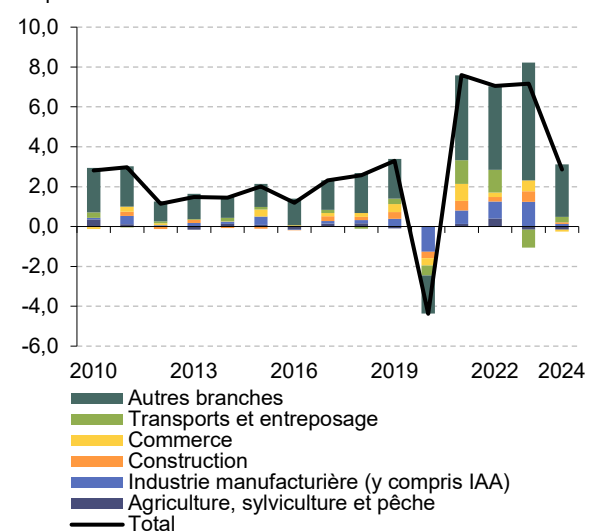
En volume en indice base 100 en 2010



Source : Insee, Comptes nationaux - Base 2020, mai 2025

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

En points de VA en valeur



Lecture : en 2024, la VA toutes branches augmente de 2,9 %, dont 0,3 point dû aux transports et entreposage.

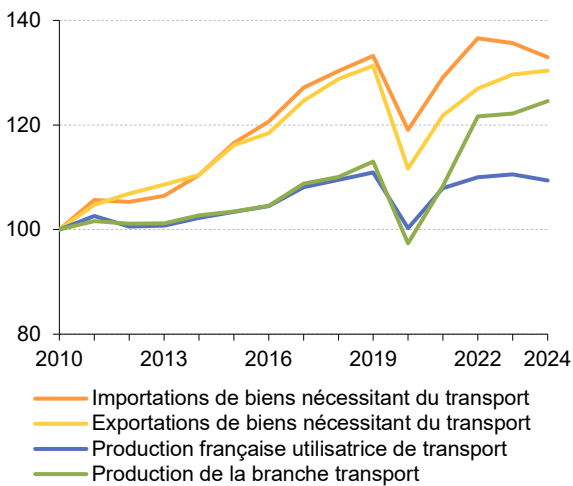
Source : Insee, Comptes nationaux - Base 2020, mai 2025

LES ÉCHANGES EXTÉRIEURS DE PRODUITS NÉCESSITANT DU TRANSPORT S'AMÉLIORENT EN 2024

En 2024, les exportations en volume de la France restent dynamiques (+ 2,5 % comme en 2023), tandis que les importations se replient franchement (- 1,2 %, après - 0,3 % en 2023). Pour les produits nécessitant du transport (produits industriels essentiellement), les importations accélèrent leur baisse (- 2,0 % après - 0,7 %) et les exportations augmentent encore légèrement (+ 0,5 % après + 2,1 % en 2023), les rapprochant de leur niveau d'avant la crise sanitaire (- 0,7 % par rapport à 2019). Le solde des échanges de produits nécessitant du transport reste toutefois légèrement négatif (55 millions d'euros) - (figures cadrage 2-4 et 2-5).

cadrage : situation économique et infrastructures de transport

Figure cadrage 2-4 **Production des branches utilisatrices de transport et échanges extérieurs de biens**
En volume en indice base 100 en 2010



Source : Insee, Comptes nationaux - Base 2020, mai 2025

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 2024 (p)	Évolutions annuelles			
		2022	2023 (sd)	2024 (p)	2024/2019 (p)
Importations totales	816,6	9,0	- 0,3	- 1,2	2,1
Produits nécessitant du transport	595,2	5,8	- 0,7	- 2,0	- 0,2
Autres biens et services (hors transport)	171,4	19,0	- 2,8	2,7	8,0
Exportations totales	844,6	9,1	2,5	2,5	6,4
Produits nécessitant du transport	540,3	4,2	2,1	0,5	- 0,7
Autres biens et services (hors transport)	251,6	17,0	5,4	8,3	20,7

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

Source : Insee, Comptes nationaux - Base 2020, mai 2025

Cadrage 3. Infrastructures de transport

En 2024, les infrastructures de transport connaissent une évolution limitée, à l'exception des réseaux de métro, de tramways et des véloroutes. Le pays dispose d'un vaste réseau de transport comprenant 1,3 million de kilomètres de routes, 27 600 kilomètres de lignes ferroviaires, 1 400 kilomètres de lignes de métro, RER et tramways, 4 800 kilomètres de voies navigables fréquentées, de nombreux ports maritimes ainsi que le deuxième aéroport européen.

ESSOR DES INFRASTRUCTURES LINÉAIRES DE TRANSPORT EN FRANCE

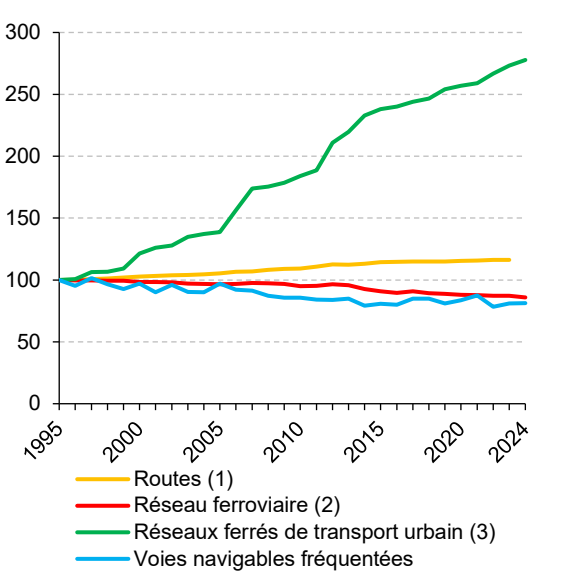
En 2024, les longueurs d'infrastructures linéaires évoluent peu en France. Le réseau routier principal (autoroutes et routes nationales) reste stable. Cependant, le réseau secondaire augmente, principalement en raison de la hausse du réseau communal - (figures cadrage 3-1 et cadrage 3-2). Parallèlement, le réseau ferroviaire évolue très peu, atteignant 27 562 kilomètres en 2024, avec une diminution annuelle moyenne de 0,68 % entre 2019 et 2024.

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

	Niveau 2024	Évolution annuelle moyenne 2024/2019
Routes (France entière)	1 310 184	0,21⁷
Réseau principal	20 328	- 0,84
Autoroutes concédées	9 211	0,30
Autoroutes non concédées	2 541	- 0,49
Autres routes nationales ¹	8 576	- 2,07
Réseau secondaire (France entière)	1 289 857	0,21 ⁷
Routes départementales ²	386 885	0,05 ⁷
Routes communales ³	902 972	0,30 ⁷
Réseau ferroviaire (kilomètres de lignes)⁴	27 562	- 0,68
Lignes LGV	2 748	0,00
Autres lignes à 2 voies ou plus	14 568	- 0,16
Lignes ferroviaires à 1 voie	10 246	- 1,58
Réseaux ferrés de transport urbain	1 408	1,80
Métros et RER ⁵	518	1,86
Tramways	890	1,76
Voies navigables⁶	8 507	0,01
Canaux	5 613	0,02
Rivières	2 894	0,00
dont voies navigables fréquentées	4 850	0,10

¹ Les routes nationales des DROM et de Saint-Pierre-et-Miquelon sont comptabilisées depuis 2018.
² Y compris Saint-Pierre-et-Miquelon.
³ Hors Mayotte.
⁴ Inclut les lignes gérées hors SNCF (LGV et lignes parcourues par des TGV, chemins de fer de la Corse, ligne Nice-Digne).
⁵ RER RATP seulement.
⁶ Voies navigables fréquentées et non fréquentées.
⁷ Évolution 2023/2019 pour les routes départementales, communales et le total. Les données 2024 et 2019 ne sont pas comparables en raison de changements méthodologiques.
Champ : France.
Source : SDES

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



¹ Les routes nationales des DROM sont comptabilisées depuis 2018. Les routes départementales et communales des DROM sont comptabilisées depuis 2013. Le changement de méthodologie en 2024 ne permet pas de représenter ce point 2024.
² Inclut les lignes gérées hors SNCF (LGV et lignes parcourues par des TGV, chemins de fer de la Corse, ligne Nice-Digne).
³ Métros, tramways ; et RER RATP (RER SNCF non inclus).
Champ : France.
Source : SDES

cadrage : situation économique et infrastructures de transport

En revanche, les réseaux ferrés de transport urbain (tramways et métros) se sont considérablement développés depuis le début des années 2000, en lien avec la saturation des réseaux routiers et la prise en compte des objectifs environnementaux. Alors que les tramways étaient rares en 1990, on dénombre 186 kilomètres de lignes en Île-de-France fin 2024, contre 41 kilomètres fin 2010. Hors Île-de-France, il y avait 704 kilomètres de lignes de tramways en service fin 2024, contre 426 km fin 2010. La France dispose de six réseaux de métro. Le métro de Paris domine en nombre de lignes, de kilomètres de voies et de voyageurs transportés ; en 2024, il représente à lui seul 62 % de la longueur totale des lignes françaises de métro.

Au 1^{er} janvier 2025, 21 655 kilomètres du schéma national vélo sont ouverts sur les 25 900 km prévus pour 2030. Avec 610 nouveaux kilomètres ouverts en 2024, le schéma national des véloroutes est réalisé à près de 84 %. Au sein de ce réseau, le schéma « EuroVelo » (réseau de véloroutes trans-européennes) est achevé à 94 % (voir fiche F6).

GARES FERROVIAIRES

Au 31 décembre 2024, la France compte 3 884 gares ferroviaires. Parmi elles, 2 280 sont exclusivement dédiées au transport de voyageurs, 532 sont réservées au fret, et 1 072 sont utilisées à la fois pour le transport de voyageurs et pour le fret. Ces gares sont réparties sur l'ensemble du territoire, avec une concentration plus importante dans les grandes métropoles, les zones touristiques et les zones anciennement développées économiquement.

En 2024, la fréquentation des gares est en augmentation dans l'ensemble et dans toutes les régions à l'exception de la Normandie et de l'Occitanie. Au total, 2 734 millions de voyageurs ont transité dans les 412 gares accueillant plus d'un million de voyageurs par an, contre 2 479 millions en 2023, marquant une hausse de 10,3 % en un an. L'Île-de-France concentre l'essentiel des voyageurs avec 77,9 % des passages dans les gares de plus d'un million de voyageurs. Hors Île-de-France, les gares les plus fréquentées sont Lyon Part-Dieu (1,6 % des voyageurs), Lille-Flandres (0,9 % des voyageurs), Strasbourg (0,9 % des voyageurs) et Bordeaux Saint-Jean (0,8 % des voyageurs) - (figure cadrage 3-3).

Figure cadrage 3-3 Répartition des voyageurs dans les grandes gares en 2024¹
Nombre de gares, niveau (voyageurs) en millions, évolutions en %

	Nombre de gares				Voyageurs	
	Total	de plus de 5 millions de voyageurs	de 5 millions à 2 millions de voyageurs	de 2 millions à 1 million de voyageurs	Niveau	2024/ 2023
Île-de-France	242	95	93	54	2 129,1	11,9
Auvergne-Rhône-Alpes	30	4	10	16	116,8	6,9
Hauts-de-France	26	4	8	14	88,8	6,5
Grand Est	20	5	4	11	83,1	2,4
Provence-Alpes-Côte d'Azur	17	4	7	6	71,3	7,1
Nouvelle-Aquitaine	17	1	4	12	51,3	4,4
Occitanie	12	2	4	6	41,6	- 0,6
Centre-Val de Loire	12	2	3	7	33,5	6,1
Bretagne	11	1	3	7	33,1	5,2
Bourgogne-Franche-Comté	9	1	1	7	20,5	7,3
Pays de la Loire	8	3	0	5	36,7	3,6
Normandie	7	1	3	3	19,7	- 2,9
Monaco	1	1	0	0	9,2	13,1
Total France et Monaco	412	124	140	148	2 734	10,3

¹ Gares où passent plus de 1 million de voyageurs en 2024.
Champ : France métropolitaine et Monaco.
Source : SDES d'après SNCF Voyageurs

AÉROPORTS : LA FRÉQUENTATION DE VOYAGEURS AUGMENTE SANS ATTEINDRE ENCORE SON NIVEAU DE 2019

En 2024, la France métropolitaine compte 69 aéroports de plus de 1 000 voyageurs annuels. Parmi eux, les Aéroports de Paris concentrent un peu plus de la moitié des voyageurs tandis que les aéroports de la région Provence-Alpes-Côte d'Azur en accueillent 14 %. De plus, 10 aéroports comptabilisent plus de 3 millions de passagers annuels.

En 2024, la fréquentation des voyageurs dans les aéroports augmente : 193,4 millions de passagers transitent dans l'ensemble des aéroports métropolitains (de plus de 1 000 voyageurs annuels) contre 185,9 millions en 2023, soit une hausse de 4,0 %. Cette fréquentation se rapproche du niveau d'avant-crise, à 3,8 % au-dessous de son niveau de 2019 (*figure cadrage 3-4*). La fréquentation des voyageurs internationaux connaît en particulier une forte hausse, avec une augmentation de 6,9 % par rapport à 2023, excédant de 3,8 % son niveau d'avant-crise.

Figure cadrage 3-4 **Répartition des passagers dans les aéroports métropolitains en 2024** ⁽¹⁾
Nombre d'aéroports, niveaux (voyageurs) en millions, évolution et part en %

	Nombre d'aéroports ⁽¹⁾				Voyageurs			
	Total	de plus de 3 millions de voyageurs	de 100 000 à 3 millions de voyageurs	de moins de 100 000 voyageurs	Niveau	Évolution annuelle		Part des voyageurs internationaux
						2024/2023	2024/2019	
Île-de-France	3	2	1	0	103,5	3,7	- 4,3	84,1
Provence-Alpes-Côte d'Azur	7	2	1	4	26,2	3,6	4,4	68,4
Occitanie	9	1	6	2	11,7	1,1	- 13,3	58,8
Auvergne-Rhône-Alpes	10	1	3	6	11,1	4,4	- 12,5	77,4
Grand Est	5	1	2	2	10,3	11,4	- 3,3	87,2
Nouvelle-Aquitaine	8	1	5	2	8,7	- 0,9	- 15,6	63,8
Hauts-de-France	3	1	1	1	8,3	11,4	35,3	87,4
Pays de la Loire	5	1	0	4	7,0	7,3	- 2,8	68,0
Corse	4	0	4	0	4,4	0,8	5,3	11,1
Bretagne	5	0	2	3	1,4	2,2	- 37,4	25,5
Normandie	4	0	1	3	0,4	- 7,0	- 13,1	21,7
Centre-Val de Loire	3	0	1	2	0,2	- 10,2	- 5,9	72,3
Bourgogne-Franche-Comté	3	0	1	2	0,1	- 16,9	- 6,3	92,6
Total France métropolitaine	69	10	28	31	193,4	4,0	- 3,8	76,6

¹ Aéroports où passent plus de 1 000 voyageurs en 2024.
Champ : France métropolitaine.
Source : SDES d'après DGAC

cadrage : situation économique et infrastructures de transport

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 (GPM) 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 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. Trois ports ont encore le statut de ports autonomes, à Strasbourg et dans le Pacifique (Papeete et Nouvelle-Calédonie).

En 2021, Haropa Port a été créé par fusion des ports maritimes du Havre et de Rouen et du port fluvial des Ports de Paris. Haropa est ainsi devenu le premier port français en matière de trafic maritime de marchandises. Avec 82,8 millions de tonnes de marchandises traitées en 2024, Haropa connaît une hausse de 2,4 % de ce trafic par rapport à 2023 et maintient sa place prépondérante en traitant 25 % du trafic des ports de France (hors Mayotte) - (voir fiche E5).

Cadrage 4. La place de la France en Europe

La France se distingue de ses principaux partenaires européens par un usage plus intensif du transport intérieur terrestre de voyageurs, avec un volume de 13 636 passagers-kilomètres par habitant en 2023, soit 17 % de plus que la moyenne de l'Union européenne. Cet écart résulte pour une large part d'un usage plus massif de la voiture et du transport ferroviaire, dont la grande vitesse occupe une part très importante. Concernant le transport intérieur terrestre de marchandises, la France occupe une position intermédiaire, avec un volume de 4 672 tonnes-kilomètres par habitant en 2023, soit 10 % de moins que la moyenne de l'UE. Alors que l'usage de la route est légèrement supérieur à la moyenne de l'UE (+ 3 %), le rail et le fluvial sont nettement moins utilisés, avec une intensité d'usage respectivement deux fois et trois fois inférieure à la moyenne européenne. Concernant le transport de marchandises et de passagers, la France se situe dans la moyenne européenne pour l'aérien, mais en retrait pour le maritime.

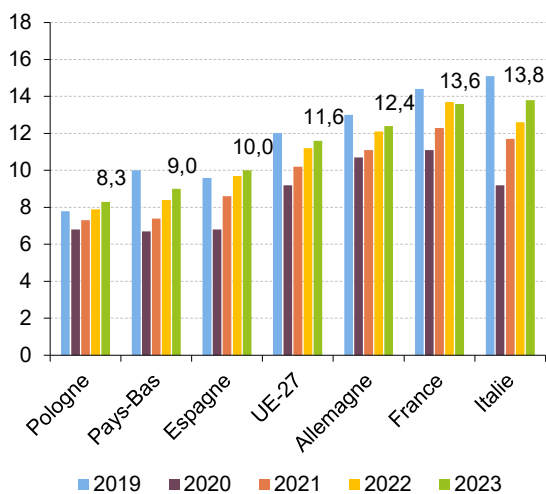
UN USAGE PLUS INTENSIF DU TRANSPORT DE PASSAGERS EN FRANCE, MALGRÉ UNE BAISSÉ EN 2023

En 2023, l'intensité d'usage du transport intérieur terrestre de voyageurs, mesurée en passagers-kilomètres rapportés à la population, recule légèrement en France (- 0,4 %), alors qu'elle progresse de 4,1 % dans l'Union européenne - (*figure cadrage 4-1*). Par rapport à 2019, la diminution apparaît plus marquée en France (- 5,3 %) qu'au niveau européen (- 2,8 %) : ce repli touche l'ensemble des modes de transport, à l'exception du train dont l'intensité d'usage augmente de 6,5 % en France et de 4,0 % dans l'Union européenne (UE).

En 2023, l'intensité d'usage du transport intérieur terrestre de voyageurs est 17 % plus élevée en France que dans la moyenne de l'UE du fait d'un usage plus marqué de la voiture et du train - (*figure cadrage 4-1*).

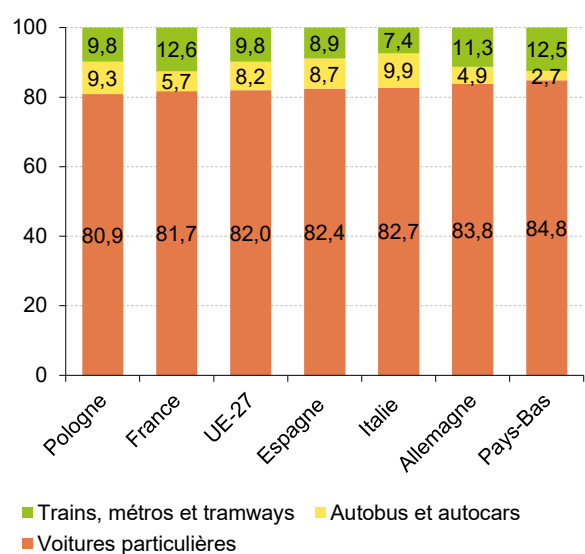
En part modale, l'usage du rail (y compris métro et tramway), est supérieur à la moyenne européenne : il représente 12,6 % du transport total de voyageurs, contre 9,8 % dans l'UE - (*figure cadrage 4-2*). La part de la voiture, proche de 82 % du total des passagers-kilomètres, s'inscrit pour sa part dans la moyenne européenne. La France se distingue en revanche par une part modale plus faible des autobus et autocars, ces modes de transport ne représentant que 5,7 % du total contre 8,2 % en moyenne dans l'Union européenne.

Figure cadrage 4-1 Intensité d'usage du transport intérieur terrestre de voyageurs
En milliers de passagers-kilomètres par habitant



Note : l'intensité d'usage rapporte à la population du pays le volume total de transport, obtenu en sommant les volumes propres à chaque mode, exprimés en passagers-kilomètres.
Champ : transport ferré et routier (hors deux-roues).
Sources : DG MOVE ; Eurostat ; calculs SDES

Figure cadrage 4-2 Parts modales du transport intérieur terrestre de voyageurs en 2023
En %, basé sur les passagers-kilomètres



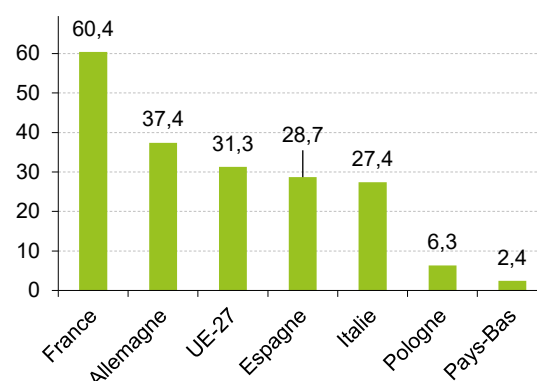
Champ : transport ferré et routier (hors deux-roues).
Source : DG MOVE

En France, le transport ferroviaire de voyageurs se distingue du reste de l'Europe par la place prépondérante du ferroviaire à grande vitesse.

En 2023, la France concentre à elle seule près de la moitié du trafic européen de voyageurs sur lignes à grande vitesse, avec 64,6 milliards de passagers-kilomètres, loin devant les autres États membres. Ce mode représente 60,4 % du volume total du transport ferroviaire de voyageurs en France (incluant Transilien et RER, hors tramway et métro), contre une part nettement inférieure dans les autres pays européens (*figure cadrage 4-3*).

Figure cadrage 4-3 Part de la grande vitesse dans le transport ferroviaire de voyageurs en 2023

En %, basé sur les passagers-kilomètres

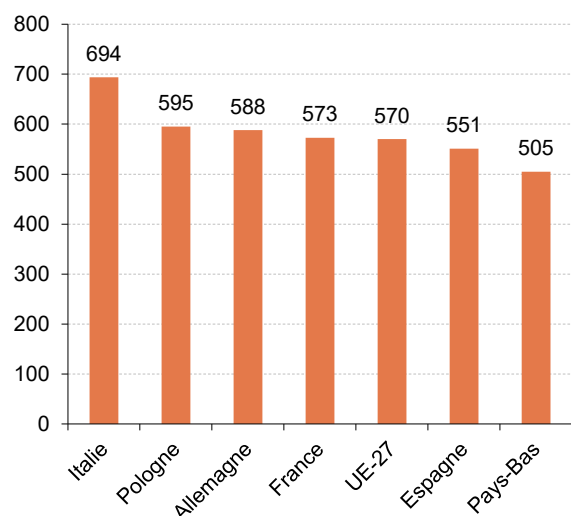


Source : DG MOVE, calcul SDES

En 2023, la France présente un taux d'équipement en voitures particulières proche de la moyenne européenne, avec 573 véhicules pour 1 000 habitants contre 570 pour l'Union européenne - (*figure cadrage 4-4*). Comme dans plusieurs autres pays européens, la part des véhicules « zéro émission » dans les acquisitions de voitures neuves a progressé en 2023, atteignant 16,5 % en France contre 14,5 % dans l'Union européenne - (*figure cadrage 4-5*). De fortes disparités subsistent au sein de l'Union, avec des dynamiques de « verdissement » de la flotte de véhicules plus marquées dans les pays d'Europe du Nord.

Figure cadrage 4-4 Taux d'équipement de la population en voitures particulières en 2023

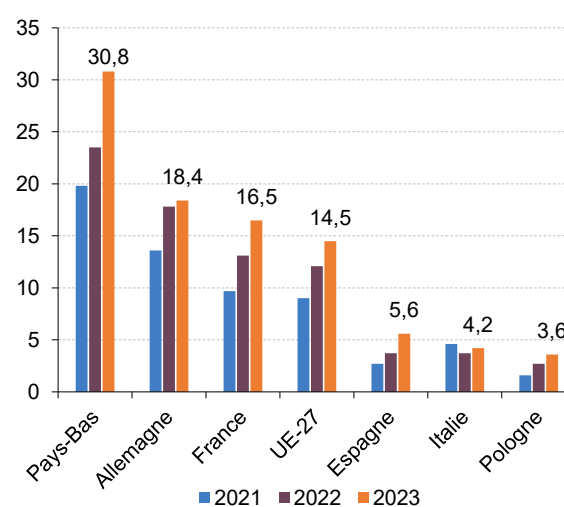
En nombre de véhicules pour 1 000 habitants



Source : Eurostat

Figure cadrage 4-5 Part des motorisations « zéro émission » dans les voitures neuves

En %



Note : les véhicules « zéro émission » comprennent uniquement les voitures électriques à batterie et les voitures électriques à pile à hydrogène. Les voitures hybrides sont exclues du périmètre.

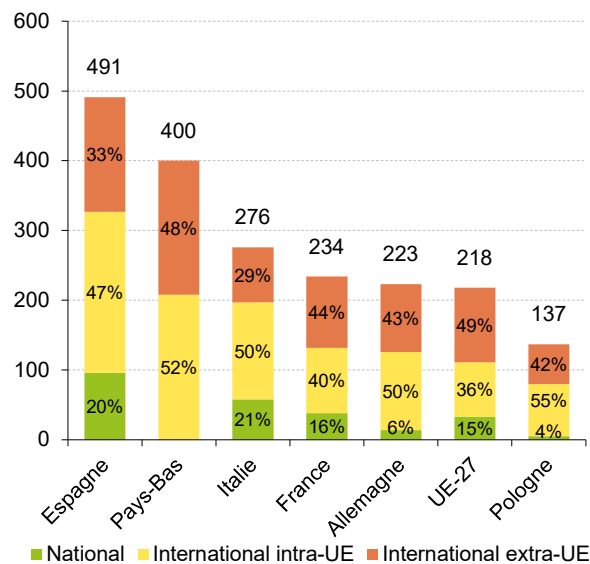
Sources : Eurostat ; Observatoire européen des carburants alternatifs (EAFO)

En 2023 en France, l'intensité d'usage du transport aérien représente 234 passagers par avion pour 100 habitants, un niveau très proche de la moyenne européenne. Elle se distingue toutefois, avec l'Italie et l'Espagne, par une part relativement importante du transport national dans le trafic aérien - (figure cadrage 4-6).

En matière de transport maritime, la France comptabilise 27 passagers pour 100 habitants, moitié moins que la moyenne européenne (47). Elle se singularise avec les Pays-Bas par un poids prépondérant du transport extra-UE, en raison du trafic important généré par les liaisons régulières en ferry avec le Royaume-Uni - (figure cadrage 4-7)

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

En nombre de passagers transportés pour 100 habitants

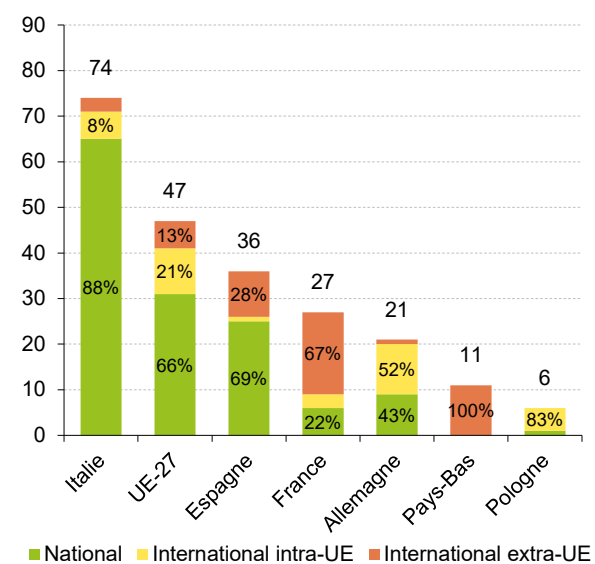


Note : nombre total de passagers transitant par les aéroports nationaux, rapporté à la population du pays.

Sources : Eurostat ; calculs SDES

Figure cadrage 4-7 Intensité d'usage du transport maritime de voyageurs en 2023

En nombre de passagers transportés pour 100 habitants



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

Sources : Eurostat ; calculs SDES

UN USAGE DU TRANSPORT DE MARCHANDISES INFÉRIEUR À LA MOYENNE DE L'UNION EUROPÉENNE DU FAIT D'UNE PART LIMITÉE DES TRANSPORTS MASSIFIÉS

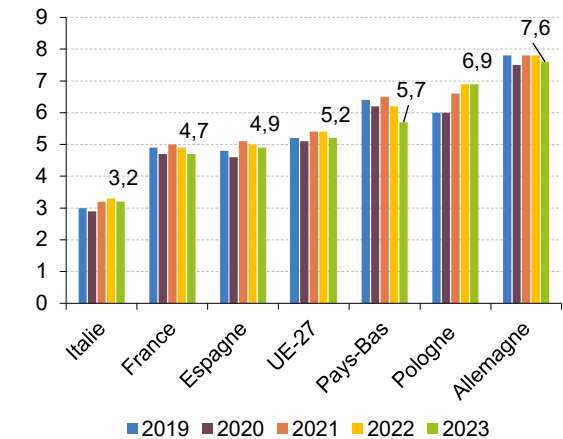
En 2023, l'intensité d'usage du transport intérieur terrestre de marchandises, mesurée en tonnes-kilomètres par habitant, recule en France (- 4,5 %) comme dans l'ensemble de l'Union européenne (- 3,8 %) - (figure cadrage 4-8). Comparée à 2019, la baisse est plus marquée en France (- 5,1 %) que pour la moyenne de l'Union européenne (- 0,7 %). Ce repli entre 2019 et 2023 concerne principalement le transport ferroviaire et, plus encore, le transport fluvial, avec des diminutions plus prononcées en France que dans l'UE. Parallèlement, l'intensité d'usage du transport routier diminue en France (- 3,4 %), tandis qu'elle progresse dans l'Union européenne (+ 2,0 %).

En 2023, l'intensité d'usage du transport intérieur terrestre de marchandises en France est inférieure de 10 % à la moyenne européenne - (figure cadrage 4-8). De nombreux facteurs peuvent expliquer ces écarts entre pays : niveau d'activité économique, poids des secteurs primaire et secondaire dans l'économie, situation géographique, densité de population, densité des infrastructures de transport, etc.

La France se distingue par une part modale du transport ferroviaire de marchandises près de deux fois inférieure à la moyenne de l'Union européenne - (figure cadrage 4-9). Ce positionnement en retrait reflète le choix, au cours des dernières décennies, de privilégier le transport ferroviaire de voyageurs, soutenu par des investissements importants dans le réseau à grande vitesse, au détriment du fret. La part modale du transport fluvial est également inférieure à la moyenne européenne, avec de fortes disparités entre pays liées à la configuration géographique des territoires. À l'inverse, la part modale du transport routier de marchandises en France est supérieure de 11 points à la moyenne européenne.

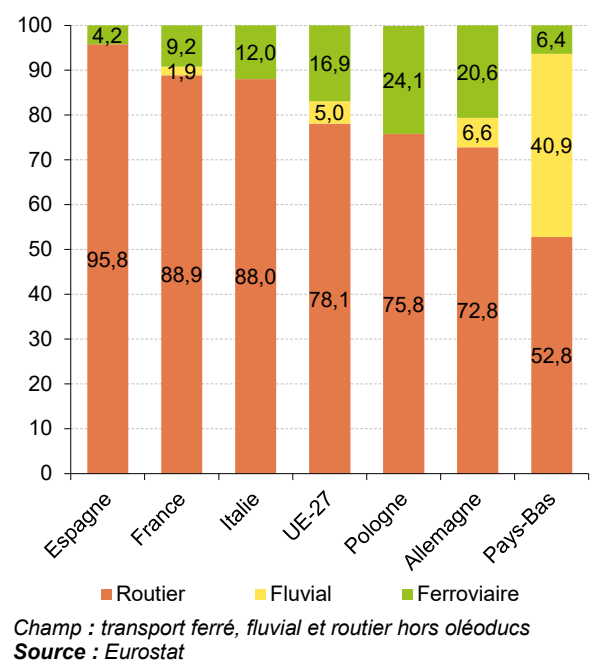
cadrage : situation économique et infrastructures de transport

Figure cadrage 4-8 **Intensité d'usage du transport intérieur terrestre de marchandises**
En milliers de tonnes-kilomètres par habitant



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

Figure cadrage 4-9 **Parts modales du transport intérieur terrestre de marchandises en 2023**
En %, basé sur les tonnes-kilomètres

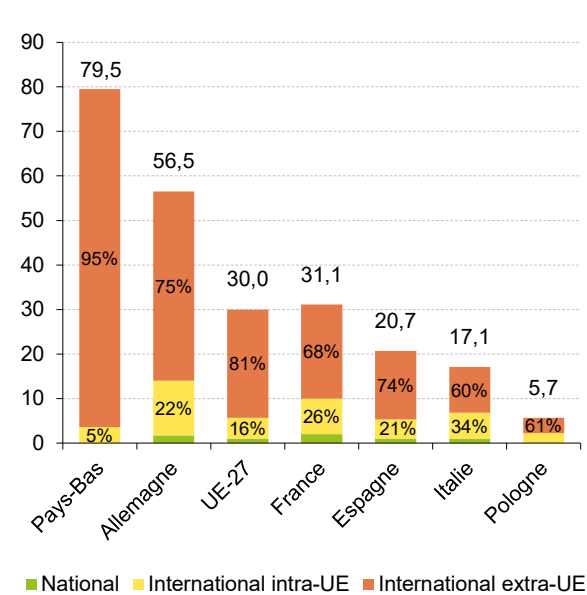


Dans le domaine du fret aérien, la France occupe une position intermédiaire, proche de la moyenne européenne en termes d'intensité d'usage, avec 31,1 kg transportés par habitant en 2023 - (figure cadrage 4-10). Dans le domaine du fret maritime, la France se situe en retrait malgré l'étendue de ses façades, avec 3,8 tonnes transportées par habitant en 2023, contre 6,3 tonnes pour la moyenne européenne - (figure cadrage 4-11). Avec 33,4 tonnes transportées par habitant, les Pays-Bas se distinguent nettement des autres pays européens par l'importance du volume de marchandises transitant par leurs ports, rapporté à la population nationale. Cette spécificité s'explique par le rôle de Rotterdam, premier port européen. Plus largement, dans l'ensemble des pays européens, les échanges maritimes et aériens concernent principalement le transport international extra-européen, qui concentre au moins deux tiers des volumes, tant pour la France que pour la moyenne de l'UE.

cadrage : situation économique et infrastructures de transport

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

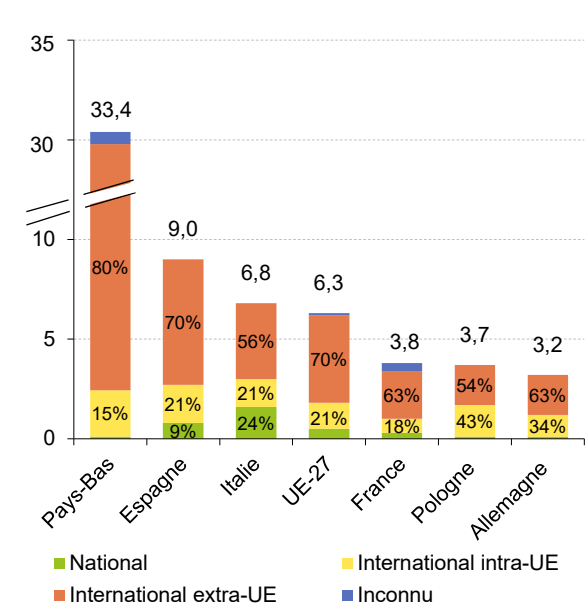
En kilogrammes transportés par habitant, couverture géographique du transport en %



Note : tonnage total chargé et déchargé dans les aéroports nationaux, rapporté à la population du pays.
Sources : Eurostat ; calculs SDES

Figure cadrage 4-11 **Intensité d'usage du transport maritime de marchandises en 2023**

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

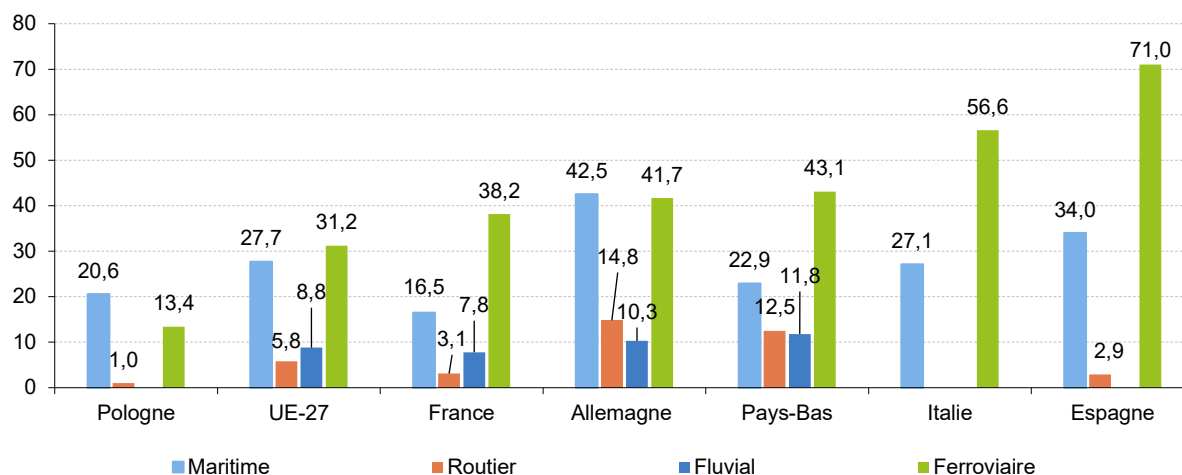


Note : transport de marchandises depuis/vers un port national traitant plus d'un million de tonnes de marchandises par an.
Sources : Eurostat ; calculs SDES

Le transport intermodal, mesuré par les taux d'unitarisation du fret selon les modes (part du fret circulant en unités de transport intermodal - conteneur, caisse mobile ou semi-remorque/ensemble routier adapté au transport intermodal), demeure globalement inférieur à la moyenne européenne, à l'exception du ferroviaire - (*figure cadrage 4-12*). L'écart est particulièrement marqué par rapport aux autres grands pays d'Europe de l'Ouest. Les ports français ne captent qu'une part limitée des flux de marchandises transportées en unités de transport intermodal circulant en Europe, dominés par les ports des Pays-Bas, de Belgique, d'Allemagne et d'Espagne. Ces derniers génèrent d'importants acheminements routiers d'unités intermodales, expliquant des taux d'unitarisation routière élevés, notamment en Allemagne et aux Pays-Bas, tandis qu'ils demeurent faibles en France et en Pologne. À l'inverse, les écarts de taux d'unitarisation sont plus faibles pour le fret ferroviaire et fluvial, dont une part importante transite sur des réseaux interconnectés à l'échelle européenne.

Figure cadrage 4-12 **Taux d'unitarisation du fret par mode de transport en 2023**

En %, basé sur les tonnes-kilomètres



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

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

La moyenne ferroviaire UE-27 ne prend pas en compte les données de la Belgique, de l'Autriche et de la Suède (non disponibles).

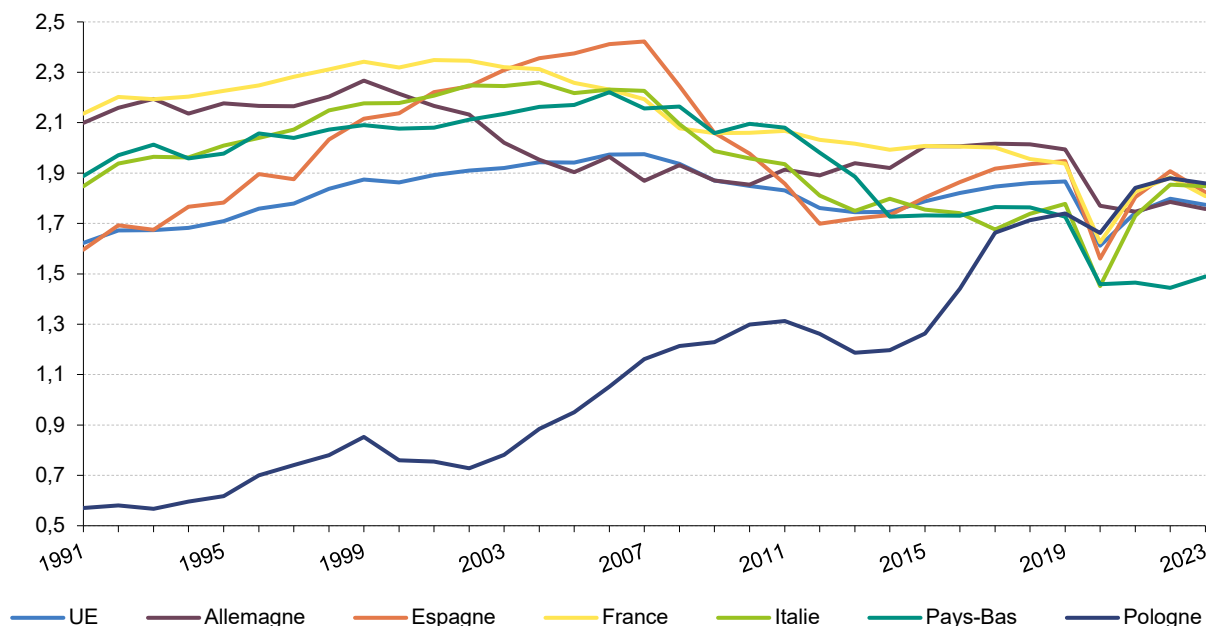
Source : Eurostat

UNE BAISSÉ DE L'INTENSITÉ DES ÉMISSIONS DE GES PLUS MARQUÉE EN FRANCE QUE DANS LA MOYENNE DE L'UE

L'intensité des émissions de GES des transports, exprimée en tonnes de CO₂ équivalent par habitant, est la résultante des intensités d'usage des transports de voyageurs et de marchandises, modulées par leurs parts modales respectives et les facteurs d'émissions propres à chaque mode. Entre 1990 et 2000 environ, cet indicateur d'émissions a augmenté tendanciellement dans l'UE - (*figure cadrage 4-13*), du fait d'une expansion continue des infrastructures et d'une augmentation des volumes de transport, soutenue par la croissance économique, au bénéfice principalement du transport routier. À partir du milieu des années 2000, dans un contexte de croissance économique plus modérée, les intensités d'usage et les parts modales des transports ont eu tendance à se stabiliser, tandis que l'efficacité énergétique des véhicules routiers a continué à progresser et que le recours aux biocarburants routiers s'est fortement développé, avec pour effet net une réduction de 0,5 % par an en moyenne de l'intensité des émissions de GES des transports à l'échelle de l'UE sur la période 2005-2023. L'évolution dans les différents pays européens a été plus contrastée, les pays les plus intensifs au milieu des années 2000 (France, Italie, Espagne et Pays-Bas) ayant enregistré les baisses les plus marquées (de 1,1 % par an pour la France et l'Italie à 2,4 % par an pour les Pays-Bas), tandis que la Pologne, pays le moins intensif, présente une hausse soutenue de 4,1 % par an en moyenne. Au global, ces évolutions ont pour résultat une convergence des intensités des émissions de GES des transports à l'échelle de l'UE.

En 2023, l'intensité des émissions de gaz à effet de serre liées aux transports ont reculé plus fortement en France (- 4,3 %) que dans l'ensemble de l'Union européenne (- 1,6 %). Par rapport à 2019, la diminution reste également plus marquée en France (- 7,2 %) qu'au niveau européen (- 5,1 %), bien qu'elle demeure moins prononcée que dans certains autres pays, notamment l'Allemagne (- 11,9 %) et les Pays-Bas (- 14,2 %).

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



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

Source : Eurostat

INFRASTRUCTURES DE TRANSPORT

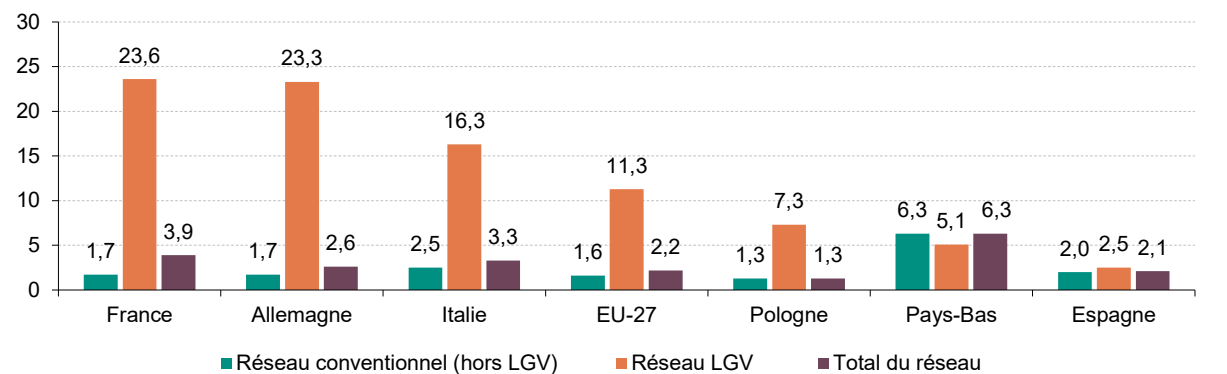
En 2023, la France comptait 21 225 km de routes nationales ou d'autoroutes, soit une densité de 311 km par million d'habitants pour le réseau structurant - (figure cadrage 4-15). Cette densité est nettement inférieure à la moyenne européenne, mais elle ne tient pas compte du réseau national de routes départementales et communales, de loin le plus étendu en Europe.

Avec 27 617 km de voies en 2023, le réseau ferroviaire français est le deuxième plus long d'Europe, derrière celui de l'Allemagne (38 691 km) et devant celui de la Pologne (19 539 km) - (figure cadrage 4-15). Rapportée à la population, la densité du réseau français demeure toutefois inférieure à la moyenne européenne : la France est devancée non seulement par l'Allemagne et la Pologne, mais aussi par plusieurs pays européens de plus petite taille. Avec 2 735 km, elle dispose par ailleurs du deuxième réseau de lignes à grande vitesse (LGV) d'Europe, derrière l'Espagne. L'intensité d'usage du réseau à grande vitesse français pour le transport de voyageurs atteint 23 620 passagers-kilomètres par kilomètre de ligne, un niveau comparable à celui de l'Allemagne et près de trois fois supérieur à la moyenne européenne - (figure cadrage 4-14). Le réseau conventionnel présente en revanche une intensité plus faible, en raison de sa large couverture territoriale : 1 702 passagers-kilomètres par kilomètre, un niveau proche de la moyenne européenne. À titre de comparaison, les Pays-Bas affichent une intensité plus élevée sur le réseau conventionnel, le développement de lignes à grande vitesse y étant moins nécessaire compte tenu de la taille du territoire, tandis qu'en Espagne, l'étendue du réseau à grande vitesse contraste avec une fréquentation plus limitée.

Directement liés à la géographie des territoires, les réseaux fluviaux ne sont présents que dans quelques pays membres de l'UE, où passent de grands fleuves : Rhin, Elbe, Danube, Seine, Rhône, ainsi que le canal Albert en Belgique. Avec 8 500 km de voies navigables, le réseau français est le premier d'Europe en longueur totale, devant la Finlande (8 086 km) et l'Allemagne (7 675 km) - (figure cadrage 4-15).

cadrage : situation économique et infrastructures de transport

Figure cadrage 4-14 **Intensité d'usage des réseaux ferrés en Europe pour le transport de voyageurs en 2023**
En milliers de passagers-kilomètres par kilomètre de réseau



Note : l'intensité d'usage d'un réseau pour le transport de voyageurs correspond au volume total de passagers, exprimé en passagers-kilomètres, divisé par la longueur totale du réseau, exprimée en kilomètres.
Source: DG MOVE, calcul SDES

Figure cadrage 4-15 **Longueur et densité des réseaux de transport en Europe en 2023**
Longueur en kilomètres, densité en kilomètres par million d'habitants

	Réseau routier structurant ¹		Réseau ferroviaire			Réseau navigable	
	Longueur (en km)	Densité ²	Longueur (en km)	Densité ²	Part grande vitesse (en %)	Longueur (en km)	Densité ²
UE	381 977	853	200 947	449	6,0	50 122	102
Allemagne	50 956	613	38 691	465	4,2	7 675	92
Espagne	30 614	637	16 114	335	24,8	92	2
France	21 225	311	27 617	404	9,9	8 507	125
Italie	37 603	637	16 832	285	5,5	1 562	26
Pays-Bas	5 586	314	3 041	171	3,0	7 040	395
Pologne	21 324	580	19 539	532	1,1	3 767	103

¹ Autoroutes et routes nationales.

² Densité en km pour 1 million d'habitants.

Sources : Eurostat ; DG MOVE ; calculs SDES

partie A

Transport et activité économique

— La dépense totale de transport s'élève à 536,8 milliards d'euros en 2024, en hausse de 2,5 % en valeur par rapport à 2023. Dans un contexte de ralentissement de la croissance de l'activité en France et d'évolution contrastée des prix des transports de marchandises et de voyageurs, elle dépasse son niveau d'avant-crise sanitaire de 20,1 %.

Les dépenses des ménages en transport individuel, qui représentent 80 % de leurs dépenses totales en transport hors assurance, ralentissent (+ 0,4 %) tandis que les dépenses pour les déplacements en transport collectif s'accroissent de 8,4 %, dans un contexte de stagnation des prix.

Les principales recettes liées aux transports prélevées par les administrations s'élèvent à 66,0 milliards d'euros en 2024, en hausse de 5,4 %. Les dépenses d'investissement en infrastructures de transport augmentent de nouveau en 2024 (+ 3,9 %) et atteignent 27,3 milliards d'euros. Cette hausse concerne le réseau routier, le réseau ferré principal et les transports collectifs urbains.

Pour les services de transport de voyageurs, les importations progressent un peu en 2024 tandis que les exportations diminuent légèrement. Pour les services de transport de marchandises, les exportations augmentent, tandis que les importations diminuent. Dans l'ensemble, le solde des échanges de services de transport redevient positif en 2024.

Le stock d'investissements à l'étranger des entreprises françaises du secteur des transports est en baisse de 6,0 % par rapport à 2023. Quant aux investissements étrangers en France dans le secteur des transports, ils se retournent nettement à la baisse en 2024 (- 20,2 %).

Ils proviennent essentiellement des pays de l'Union européenne et concernent principalement le sous-secteur de l'entreposage et des services auxiliaires.



A1. Compte satellite des transports

La dépense totale de transport s'élève à 537,0 milliards d'euros en 2024 et augmente de 2,6 % par rapport à 2023. Dans un contexte de ralentissement de la croissance de l'activité en France et d'évolution contrastée des prix des transports de marchandises et de voyageurs, la dépense totale de transport augmente de 1,7 % en volume et de 2,6 % en valeur par rapport à 2023. À la suite de quatre années de hausse de 2021 à 2024, la dépense totale de transport dépasse largement son niveau d'avant-crise sanitaire (+ 20,6 % en valeur par rapport à 2019).

LES DÉPENSES EN TRANSPORT AUGMENTENT EN VALEUR EN 2024

Selon le Compte satellite des transports, la dépense totale de transport (DTT) s'élève à 536,8 milliards d'euros en 2024 (figure A1-1), soit 18,4 % du PIB français. Elle augmente de 2,6 % en valeur par rapport à 2023 et dépasse son niveau d'avant pandémie (+ 20,6 % par rapport à 2019). Dans un contexte de baisse de l'inflation, de politiques d'incitation à une mobilité moins émissive de gaz à effet de serre, notamment via de nouvelles aides à l'acquisition de véhicules électriques, la dépense totale de transport augmente de 1,7 % en volume et de 0,9 % en prix en 2024 (figure A1-2).

Figure A1-1 **Dépense totale de transport (DTT) en valeur par secteur institutionnel financeur**
Niveau en milliards d'euros courants, évolutions en %

	Niveau 2024 (p)	Évolutions annuelles			
		2022	2023 (sd)	2024 (p)	2024/2019 (p)
Dépense totale de transport (DTT)	537,0	17,1	0,5	2,6	20,6
Dépense courante de transport (DCT)	460,0	18,8	- 1,1	3,6	21,1
Ménages	203,6	17,6	7,7	2,0	15,7
dont production de transport (compte propre)	163,0	11,9	6,2	0,7	13,3
Entreprises (hors secteur des transports)	162,0	21,4	- 12,0	6,3	31,2
dont production pour compte propre	30,7	11,4	3,0	3,2	20,6
Administrations publiques (APU)	61,4	4,6	5,7	5,9	23,0
Reste du monde (importations)	33,0	40,2	- 4,0	- 2,4	8,4
Dépense d'investissement de transport (DIT)	77,0	7,7	10,3	- 3,2	17,3
Entreprises de transport	22,8	24,7	2,5	1,1	21,3
Entreprises (hors secteur des transports)	24,2	2,4	19,7	- 14,3	10,2
APU	30,1	1,0	8,5	4,4	20,5
Produit intérieur brut (PIB) (prix courants)	2 919,9	5,8	6,5	3,3	20,1
Dépense d'investissement / DTT	14,3 %	- 1,2 point	+ 1,4 point	- 0,9 point	
Dépense totale des APU / DTT	17,0 %	- 2,1 points	+ 1,0 point	+ 0,5 point	

(p) : provisoire ; (sd) : semi-définitif.
Note : les données ont été révisées à la suite du passage en base 2020 (cf. encadré).
Sources : SDES, Compte satellite des transports ; Insee, Comptes nationaux base 2020

En valeur, la dépense courante totale de transport (DCT) représente 86 % de la dépense totale de transport en 2024, et la dépense d'investissement totale (DIT), 14 %. En 2024, la dépense courante de transport augmente de 3,6 %, tandis que la dépense d'investissement diminue de 3,2 %. Ces deux dépenses sont nettement supérieures à leur niveau d'avant-crise (+ 21,1 % pour la dépense courante et + 17,3 % pour la dépense d'investissement par rapport à 2019).

LA DÉPENSE COURANTE DE TRANSPORT AUGMENTE EN 2024

Quatre secteurs institutionnels financent la dépense courante de transport, dans des proportions variables : les ménages contribuent pour 44 %, les entreprises hors secteur des transports pour 35 %, les administrations publiques (APU) pour 13 %, et les importations depuis le reste du monde pour 7 % (figure A1-3).

Les dépenses des ménages en transports augmentent de 2,0 % en valeur en 2024, dans un contexte de recul de l'inflation et dépassent nettement leur niveau d'avant-crise (+ 15,7 % par rapport à 2019). Les services de transport que les ménages produisent eux-mêmes en utilisant leurs véhicules représentent 163,0 milliards d'euros en 2024, soit 80 % de leurs dépenses courantes de transport. Cette dépense des ménages pour compte propre progresse de 0,7 %

partie A : transport et activité économique

en valeur par rapport à 2023. Elle inclut notamment les achats de véhicules (automobiles, utilitaires, motos) par les ménages (40,7 milliards d’euros en 2024) qui sont considérés dans le Compte satellite des transports comme une dépense courante et non comme un investissement, à l’identique des Comptes nationaux.

Les entreprises hors secteur du transport dépensent 162,0 milliards d’euros en services de transport en 2024 (hors investissements). Cette dépense courante est en hausse en valeur (+ 6,3 %), tirée en particulier vers le haut par le rebond du transport maritime de marchandises après une baisse en 2023 qui faisait suite à de très fortes hausses en 2021 et 2022.

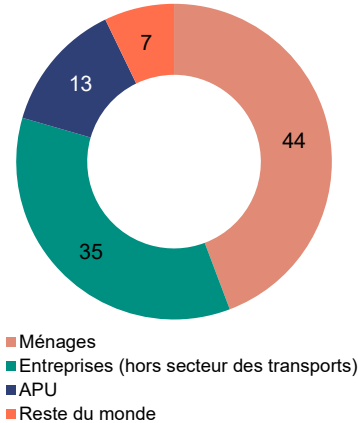
Les services de transport que les entreprises hors secteurs du transport produisent elles-mêmes pour leur propre usage (production pour compte propre) représentent 19,0 % de cette dépense courante. En effet, les salariés utilisent en partie les véhicules appartenant à l’entreprise pour leurs déplacements professionnels ; les entreprises peuvent, par ailleurs, transporter leurs intrants ou leur production dans leurs propres poids lourds et véhicules utilitaires légers. Contrairement aux ménages, les dépenses des entreprises hors secteur du transport en achat d’automobiles, de poids lourds et de véhicules utilitaires légers ne sont pas comptabilisées dans la dépense courante mais dans l’investissement.

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

	Niveaux		Évolutions annuelles 2024		
	2024 (p)	2023 (sd)	Volume (p)	Prix (p)	Valeur (p)
Dépense totale de transport (DTT)	537,0	523,5	1,7	0,9	2,6
Dépense courante de transport (DCT)	460,0	443,9	2,3	1,3	3,6
Ménages	203,6	199,6	1,6	0,4	2,0
dont production de transport (compte propre)	163,0	162,0	0,8	- 0,2	0,7
Entreprises (hors secteur des transports)	162,0	152,5	3,9	2,3	6,3
dont production pour compte propre	30,7	29,8	5,0	- 1,7	3,2
Administrations publiques (APU)	61,4	58,0	5,9	0,0	5,9
Reste du monde (importations)	33,0	33,8	- 6,7	4,6	- 2,4
Dépense d'investissement de transport (DIT)	77,0	79,5	- 1,9	- 1,3	- 3,2
Entreprises de transport	22,8	22,5	1,6	- 0,5	1,1
Entreprises (hors secteur des transports)	24,2	28,2	- 15,5	1,4	- 14,3
APU	30,1	28,8	8,7	- 4,0	4,4

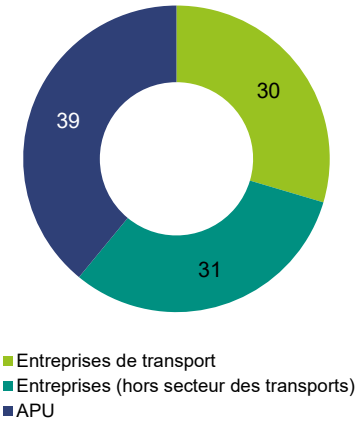
(p) : provisoire ; (sd) : semi-définitif.
Note : les données ont été révisées suite au passage en base 2020 (cf. encadré).
Source : SDES, Compte satellite des transports

Figure A1-3 Dépense courante de transport (DCT) en 2024
En %



Note : les données ont été révisées à la suite du passage en base 2020 (cf. encadré).
Source : SDES, Compte satellite des transports

Figure A1-4 Dépense d'investissement de transport (DIT) en 2024
En %



Note : les données ont été révisées à la suite du passage en base 2020 (cf. encadré).
Source : SDES, Compte satellite des transports

partie A : transport et activité économique

LA DÉPENSE D'INVESTISSEMENT DE TRANSPORT DIMINUE EN 2024

La dépense d'investissement se répartit entre les APU pour 39 %, les entreprises hors secteur du transport pour 31 % et les entreprises de transport pour 30 % (*figure A1-4*). La dépense d'investissement augmente pour les entreprises de transport (+ 1,1 % en valeur) et pour les APU (+ 4,4 % en valeur) et diminue pour les entreprises hors secteur des transports (- 14,3 % en valeur). La dépense d'investissement des entreprises de transport dépasse son niveau d'avant-crise (+ 21,3 % en valeur).

LA ROUTE EST LE MODE DE TRANSPORT LARGEMENT DOMINANT

Occasionnant les deux tiers de la dépense de transport, soit 355,1 milliards d'euros en 2024, la route est le mode de transport largement dominant (*figure A1-5*). Le transport maritime représente 10 % de la dépense en transport, le transport ferroviaire 9 %, les transports en commun urbains auxquels sont ajoutés les autocars réguliers (TCU-AR) 8 % et le transport aérien 7 %. Quant au transport fluvial, avec 0,3 % de la dépense totale, il reste marginal.

Figure A1-5 Les dépenses de transport par secteur institutionnel et par mode de transport en 2024

En milliards d'euros courants

	Tous modes	Route	Fer	Fluvial	Aérien	Mer	TCU-AR
Dépense totale de transport (DTT)	537,0	355,1	45,7	1,5	38,2	53,5	43,0
Dépense courante de transport (DCT)	460,0	312,3	35,6	1,0	33,3	44,3	33,5
Ménages	203,6	173,4	6,7	0,1	15,7	0,4	7,3
dont production de transport (compte propre)	163,0	163,0	0,0	0,0	0,0	0,0	0,0
Entreprises (hors secteur des transports)	162,0	101,7	6,9	0,4	5,7	36,7	10,7
dont production pour compte propre	30,7	30,7	0,0	0,0	0,0	0,0	0,0
Administrations publiques (APU)	61,4	21,9	21,2	0,5	1,7	0,6	15,5
Reste du monde (importations)	33,0	15,4	0,8	0,0	10,1	6,6	0,0
Dépense d'investissement de transport (DIT)	77,0	42,8	10,2	0,5	4,9	9,2	9,5
Entreprises de transport	22,8	7,4	0,5	0,1	4,6	8,8	1,5
Entreprises (hors secteur des transports)	24,2	24,2	0,0	0,0	0,0	0,0	0,0
APU	30,1	11,3	9,7	0,4	0,3	0,5	8,0

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

Source : SDES, Compte satellite des transports

LA DÉPENSE TOTALE AUGMENTE DANS TOUS LES MODES DE TRANSPORT EN 2024

La dépense totale augmente en valeur dans tous les modes de transport, à un rythme toutefois variable : transport maritime (+ 17,1 %), transport fluvial (+ 7,3 %), transport ferroviaire (+ 4,1 %), TCU-AR (+ 3,8 %), transport aérien (+ 3,5 %), transport routier (+ 0,3 %) - (*figure A1-6*). La baisse globale des dépenses d'investissement est causée par la baisse dans le transport routier (- 9,3 %) du fait d'une réduction des investissements des entreprises de transport, et dans les TCU-AR (- 1,4 %) qui subissent une diminution de 2,0 % des dépenses d'investissement des administrations publiques.

Figure A1-6 Évolution des dépenses de transport par type de dépense et par mode de transport en 2024

En %

	Tous modes	Route	Fer	Fluvial	Aérien	Mer	TCU-AR
Évolutions en volume							
Dépense totale en transport (DTT)	1,7	- 0,2	5,8	7,1	1,2	8,0	6,1
Dépense courante totale (DCT)	2,3	1,4	3,9	4,1	1,5	7,1	4,5
Dépense d'investissement totale (DIT)	- 1,9	- 10,2	12,7	13,1	- 1,5	12,2	11,4
Évolutions en prix							
Dépense totale en transport (DTT)	0,9	0,4	- 1,7	0,2	2,3	8,5	- 2,2
Dépense courante totale (DCT)	1,3	0,3	- 0,6	0,2	1,9	10,2	0,8
Dépense d'investissement totale (DIT)	- 1,3	1,0	- 5,2	0,2	5,3	1,1	- 11,5
Évolutions en valeur							
Dépense totale en transport (DTT)	2,6	0,3	4,1	7,3	3,5	17,1	3,8
Dépense courante totale (DCT)	3,6	1,7	3,3	4,3	3,4	18,0	5,4
Dépense d'investissement totale (DIT)	- 3,2	- 9,3	6,8	13,3	3,8	13,4	- 1,4

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

Source : SDES, Compte satellite des transports

LE TRANSPORT GÉNÈRE 74,0 MILLIARDS D’EUROS DE MASSE SALARIALE EN 2024

En 2024, les ménages sont bénéficiaires directs de la dépense courante de transport à hauteur de 77,7 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 74,0 milliards d’euros. Ils perçoivent par ailleurs près de 3,7 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 86,4 milliards d’euros : 57,7 milliards d’euros en TVA et TICPE d’une part, et 28,7 milliards d’euros en taxes diverses spécifiques au transport (versement mobilité, amendes, etc.) et impôts liés à la production et sur les bénéfices d’autre part.

Les sociétés financières et compagnies d’assurances sont rémunérées par les intérêts portés par les prêts consentis, les loyers de crédit-bail des entreprises et les primes d’assurance nettes des remboursements, pour un montant total de 23,2 milliards d’euros en 2024.

Enfin, les entreprises de transport françaises ont exporté pour 40,5 milliards de services de transport en 2024.

Figure A1-7 **Éléments des ressources générées par la dépense courante de transport en 2024**
En milliards d’euros courants

	Tous modes	Route	Fer	Fluvial	Aérien	Mer	TCU-AR
Ménages	77,7	46,7	8,9	0,5	7,8	3,8	10,1
dont rémunérations brutes	74,0	43,0	8,9	0,5	7,8	3,8	10,1
APU	86,4	66,5	3,5	0,1	4,3	0,4	11,5
dont TVA et TICPE (y c. taxe spéciale DOM)	57,7	55,2	0,9	0,0	0,2	0,0	1,3
Sociétés financières et compagnies d'assurance	23,2	16,3	2,9	0,0	0,9	2,2	0,8
Reste du monde (exportations)	40,5	6,6	0,7	0,0	8,7	24,5	0,0

Note : les données ont été révisées suite au passage en base 2020 (cf. encadré).
Source : SDES, Compte satellite des transports

Définitions

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

Le partage volume-prix

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





Le passage en base 2020

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

Le Compte satellite des transports, calé sur la méthodologie de la comptabilité nationale, est aussi passé en 2024 en base 2020. L'ensemble des acteurs et des modes de transport a été affecté, mais le changement le plus important est le passage de SNCF Réseau dans le secteur des administrations publiques, qui a contribué à augmenter fortement le niveau de la dépense courante et la dépense d'investissement des administrations publiques dans le secteur ferroviaire (de 2021 à 2023, la dépense courante de SNCF Réseau représente les deux tiers de la dépense courante des APU dans le ferroviaire et la dépense d'investissement de SNCF Réseau constitue l'essentiel des dépenses d'investissements des APU dans le ferroviaire). En 2024, puis en 2025, les séries du Compte satellite des transports ont été révisées en base 2020, en remontant jusqu'à 2012.

A2. Activité marchande de la branche des transports en France

Avec une production de 280,9 milliards d’euros en 2024, la branche transports (y compris les activités de poste et de courrier) contribue – comme en 2023 - pour 9,6 % au produit intérieur brut (PIB). En 2024, les déplacements des spectateurs en marge des Jeux olympiques et paralympiques de Paris, la hausse de la demande mondiale et la stabilisation des chaînes d’approvisionnement ont favorisé les activités de la branche. Ainsi, la production de la branche transports augmente de 5,2 % en valeur et de 2,0 % en volume en 2024. La croissance en volume atteint + 10,6 % depuis 2019. Les prix sont en hausse de 3,2 % en 2024 (après - 5,1 % en 2023). L’activité de transport de voyageurs (25 % de la production de la branche en valeur) poursuit sa hausse avec + 4,3 % en volume (après + 4,6 % en 2023) et + 2,4 % en prix (après + 4,2 % en 2023). La production de transport de marchandises (40 % de la production de la branche en valeur) croît de 1,9 % en volume, après - 0,8 % en 2023, et les prix sont en hausse de 3,3 %, après - 13,9 % en 2023. La production des autres services de transport hors activités de poste et de courrier (31 % de la production de la branche en valeur) continue d’augmenter de 1,5 % en volume après +0,9 % en 2023, et les prix repartent à la hausse avec + 3,0 %, après une légère hausse de 0,2 % en 2023. La baisse en volume de la production des activités de poste et de courrier (4 % de la production de la branche en valeur) se poursuit en 2024 avec - 7,9 % (après - 12,4 % en 2023) tandis que les prix accélèrent (+ 8,7 % après + 2,6 % en 2023).

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

	Niveau 2024 (p)	Évolutions annuelles (p)			
		2024/2023			2024/ 2019*
	Valeur	Volume	Prix	Valeur	Volume
Transport de voyageurs	69,1	4,3	2,4	6,8	4,2
Transports ferroviaires interurbains de voyageurs	13,3	3,8	1,0	4,8	17,6
Transports urbains et suburbains de voyageurs	14,6	6,5	4,0	10,7	36,0
Transports routiers de voyageurs	9,1	7,1	0,5	7,6	- 17,2
Transports aériens de voyageurs	20,2	1,2	2,4	3,7	- 13,9
Autres transports de voyageurs	12,0	5,5	3,7	9,4	16,5
dont transports de voyageurs par taxis	7,2	4,6	4,0	8,7	15,0
Transport de marchandises	113,1	1,9	3,3	5,3	20,7
Transports ferroviaires de fret	1,5	3,8	1,9	5,7	- 12,4
Transports routiers de fret et par conduites	74,7	- 1,4	1,6	0,2	5,6
dont transports routiers de fret	69,2	- 0,2	1,3	1,1	6,8
dont déménagement	2,7	- 1,7	- 0,9	- 2,6	- 6,0
dont transports par conduites	2,8	- 24,1	10,2	- 16,4	- 11,4
Transports maritimes et côtiers de fret	30,3	7,7	9,7	18,1	63,9
Transports fluviaux	0,4	1,5	- 0,3	1,2	- 24,7
Transports aériens et transports spatiaux	6,2	19,9	- 3,8	15,3	71,1
dont transports aériens de fret	5,7	18,8	- 4,1	13,9	101,9
Autres services de transport	87,7	1,5	3,0	4,5	13,8
Entreposage et stockage, manutention	24,7	- 0,9	2,9	1,9	8,9
Services annexes des transports	39,4	4,6	3,7	8,4	15,8
Messagerie, fret express, affrètement, organisation des transports	23,7	- 0,7	2,0	1,2	14,4
Activités de poste et de courrier	11,0	- 7,9	8,7	0,2	- 33,1
Ensemble transports	280,9	2,0	3,2	5,2	10,6

* En volume à prix constant (volume chaîné).
(p) : données provisoires.
Source : Insee, Comptes nationaux - base 2020

LE TRANSPORT DE VOYAGEURS CONSOLIDE SA HAUSSE GRÂCE À UN CONTEXTE ÉCONOMIQUE PORTEUR

L'année 2024 connaît une hausse continue du transport de voyageurs due, en partie, à une augmentation du tourisme à la fois international et intérieur. Après une reprise très dynamique qui faisait suite à la crise sanitaire, la production du transport de voyageurs, qui représente 25 % de la production de la branche en valeur (figure A2-3), poursuit sa hausse en volume en 2024 avec + 4,3 % (après + 4,6 % en 2023) - (figure A2-1). Elle est portée par l'augmentation en volume de la production de transport routier de voyageurs (+ 7,1 %), du transport urbain et suburbain de voyageurs (+ 6,5 %) et du transport par taxis (+ 4,6 %). La production de transports de voyageurs dépasse ainsi son volume d'avant la crise sanitaire (+ 4,2 % par rapport à 2019).

La croissance de la production de transports aériens de voyageurs ralentit en 2024 (+ 1,2 % en volume après + 6,4 % en 2023) : l'augmentation du trafic international est contrebalancée par une diminution du trafic interne à la France métropolitaine (voir fiche F4). La production de transports aériens de voyageurs demeure ainsi très en deçà de son niveau d'avant la crise sanitaire (- 13,9 % en volume par rapport à 2019). En 2024, le prix du transport aérien ralentit avec + 2,4 % (après + 8,0 % en 2023), du fait de la pression concurrentielle exercée par les compagnies à bas coûts et d'un coût des carburants plus faible qu'en 2023.

La production de transport routier de voyageurs continue à augmenter en 2024 avec + 7,1 % en volume (après + 2,6 % en 2023). La part de l'autocar dans la mobilité des Français ne cesse d'augmenter (autocars « Macron », autocars express, excursions en bus...). Cependant la production de transport routier de voyageurs reste très en deçà de son volume de 2019 (- 17,2 %). L'augmentation des prix reste faible en 2024 (+ 0,5 %, après une hausse équivalente en 2023), en raison de la baisse des prix des carburants.

Le transport ferroviaire interurbain de voyageurs et le transport urbain et suburbain de voyageurs représentent plus d'un tiers en valeur de la production de transports de voyageurs. Après une reprise très dynamique à la suite de la crise sanitaire, les productions de ces deux modes poursuivent leur hausse en 2024 à un rythme plus marqué qu'en 2023 (respectivement + 3,8 % et + 6,5 % en volume) et excèdent ainsi largement leur niveau d'avant la crise (respectivement : + 17,6 % et + 36,0 % par rapport à 2019). Pour répondre à l'augmentation de la demande liée à l'organisation des Jeux olympiques et paralympiques, la SNCF et la RATP ont assuré un service renforcé pendant les mois d'août et de septembre, ce qui a permis de mieux couvrir les besoins des voyageurs en France et à Paris. Les prix de la production de transport ferroviaire interurbain et urbain et suburbain de voyageurs augmentent de 1,0 % et 4,0 % respectivement en 2024 (après + 3,0 % et + 2,8 % en 2023).

LA PRODUCTION DE TRANSPORT DE MARCHANDISES REPART À LA HAUSSE AVEC LA REPRISE DE LA DEMANDE

En 2024, la production de transport de marchandises, qui représente 40 % de la production de la branche, repart à la hausse dans un contexte mondial plus positif, caractérisé par une amélioration de la demande et des chaînes d'approvisionnement, après les difficultés rencontrées en 2023 (tensions géopolitiques et coût élevé de l'énergie). La production augmente de 1,9 % en volume après une baisse de 0,8 % en 2023. Les prix du fret se redressent également à + 3,3 % après une chute de 13,9 % en 2023. Malgré la baisse de 2023, la production de transport de fret se maintient nettement au-dessus de son niveau d'avant la crise sanitaire (+ 20,7 % par rapport à 2019).

La production de transport routier de fret et par conduites, qui représente en valeur près des deux tiers de la production de transport de marchandises, recule de 1,4 % en volume. Elle reste néanmoins au-dessus de son volume d'avant la crise sanitaire (+ 5,6 % par rapport à 2019).

La production de transports ferroviaires de fret repart à la hausse, avec + 3,8 % en 2024, après une chute de 12,9 % en 2023. En 2024, malgré l'arrêt maintenu du trafic en vallée de la Maurienne à la suite de l'éboulement de 2023, le transport de marchandises par train rebondit, en partie grâce à une demande nationale plus forte. Les prix augmentent légèrement de 1,9 % en 2024 (après + 13,4 % en 2023). La production de transports ferroviaires de fret reste en-dessous de son volume d'avant la crise sanitaire (- 12,4 % par rapport à 2019).

En 2024, la production de transports maritimes et côtiers de fret augmente en volume (+ 7,7 %, après - 2,8 % en 2023) suite notamment à la hausse de la demande liée à l'amélioration de la consommation mondiale. Elle reste très au-dessus de son niveau d'avant crise (+ 63,9 % par rapport à 2019). Les prix augmentent de 9,7 % en 2024, après une forte baisse en 2023 (- 42,1 %) qui faisait suite à deux années de flambée des coûts du fret.

La production de transports aériens de fret augmente de 18,8 % en volume tandis que les prix baissent de 4,1 %. Le report modal du fret maritime vers le fret aérien dû aux troubles en mer Rouge continue à soutenir l'augmentation de la demande de fret aérien de Dubaï et de l'Asie vers l'Europe.

LES AUTRES SERVICES DE TRANSPORT CONSERVENT UNE CROISSANCE MODÉRÉE

La production des autres services de transport, hors activités de poste et de courrier, qui représente 31 % de la production de la branche, continue de croître en volume (+ 1,5 % après + 0,9 % en 2023), entraînée notamment par la production des services annexes des transports (+ 4,6 % en volume).

La baisse de la production des activités de poste et de courrier se poursuit en 2024 avec - 7,9 % en volume (après - 12,4 % en 2023). La production s'éloigne encore de son volume d'avant crise (- 33,1 % par rapport à 2019). Les tarifs postaux augmentent de 8,7 % en 2024, après + 2,6 % en 2023.

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

Après les fortes reprises qui ont suivi la crise sanitaire, la production et la consommation finale reviennent à des croissances plus modérées en 2023 et 2024 (figure A2-2). La production a retrouvé dès 2022 son niveau d'avant crise et excède celui-ci de 10,6 % en 2024, tandis que la consommation finale le dépasse tout juste en 2024 (+ 1,5 % par rapport à 2019). En 2024, les importations baissent de 5,2 % en volume, après une hausse de 14,8 % en 2023. Le recul des exportations se prolonge en 2024 (- 2,7 % en volume après - 5,8 % en 2023), après une forte augmentation en 2022 (+ 31,3 %).

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

Niveau en milliards d'euros courants, évolutions en %

	Niveau 2024 en valeur (p)	Évolutions annuelles en volume **			
		2022	2023 (sd)	2024 (p)	2024/2019* (p)*
Production de la branche	280,9	12,2	0,3	2,0	10,6
dont sous-traitance	19,3	3,1	- 1,0	1,1	7,3
Importation totale	54,8	20,9	14,8	- 5,2	10,9
dont ajustement CAF/FAB	- 19,3	19,0	10,5	- 8,3	14,7
Impôts sur les produits	1,9	28,6	4,5	4,0	- 2,0
Subventions sur les produits	- 9,9	17,9	2,5	5,4	48,5
Consommation intermédiaire (hors sous-traitance et marge)	139,0	2,5	6,1	1,9	2,5
Marge de transport	- 40,3	4,2	2,5	1,4	11,7
Consommation finale	52,9	31,3	6,7	3,9	1,5
Exportation totale	58,1	31,3	- 5,8	- 2,7	28,9

* y compris services de poste et de courrier.

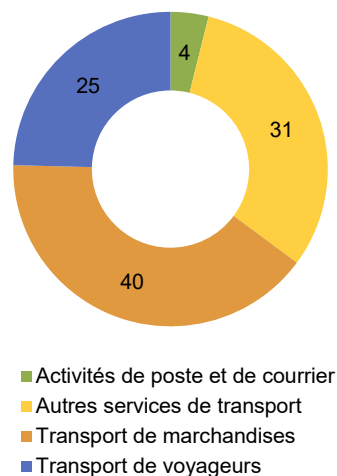
** en volume à prix constant (volume chaîné).

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

Source : Insee, Comptes nationaux - base 2020

Figure A2-3 Production de transports, structure en 2024 (en valeur)

En %



Source : Insee, Comptes nationaux - base 2020

A3. Dépenses des ménages en transport

En 2024, les dépenses des ménages en transport augmentent de nouveau, mais à un rythme moins élevé que durant les trois années de reprise post-covid. En 2024, les ménages ont dépensé 194,3 milliards d'euros en transport (hors assurance), soit une hausse de 1,7 % en valeur en un an. Les dépenses en transport individuel (y compris l'achat de véhicules, hors assurance), qui représentent environ 80 % des dépenses totales en transport hors assurance, ralentissent (+ 0,4 %) tandis que les dépenses pour les déplacements en transport collectif s'accroissent de 8,4 %, dans un contexte de stagnation des prix (+ 0,1 % pour l'ensemble des dépenses de transport, hors assurance). Les dépenses des ménages en transport (hors assurance) dépassent en valeur leur niveau d'avant-crise (+ 14,5 % par rapport à 2019).

LES DÉPENSES DES MÉNAGES EN TRANSPORT AUGMENTENT DE NOUVEAU EN 2024, MAIS À UN RYTHME PLUS FAIBLE

En 2024, les dépenses de transport (hors assurance) des ménages, très impactées par les restrictions de déplacement pendant la crise sanitaire de 2020, progressent pour la quatrième année consécutive (+ 1,7 % en valeur dont + 1,6 % en volume et + 0,1 % en prix), mais moins rapidement qu'en 2023 (+ 7,6 % en valeur) et qu'en 2022 (+ 18,3 % en valeur). Elles dépassent leur niveau d'avant la crise sanitaire (+ 14,5 % en valeur par rapport à 2019). La hausse des dépenses de consommation des ménages en transport est légèrement inférieure en valeur à celle observée pour l'ensemble de la consommation des ménages : + 3,2 % en valeur (figure A3-1) ; + 1,0 % en volume et + 2,2 % en prix (figure A3-5). En 2024, les dépenses de transport (hors assurance) des ménages représentent 12,7 % de leur consommation totale (figure A3-2).

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

Niveaux en millions d'euros courants, évolutions en %

	Niveau 2024 (p)	Évolutions annuelles			
		2022	2023 (sd)	2024 (p)	2024/ 2019 (p)
Achat de véhicules	40 675	0,1	16,5	- 0,5	- 0,7
Dépenses d'utilisation des véhicules	114 133	17,2	2,8	0,7	18,8
Carburants et lubrifiants ¹	52 748	26,8	- 2,9	- 2,9	11,5
Autres dépenses ²	61 385	8,8	8,7	4,0	25,8
Assurance automobile	11 208	4,6	6,5	8,4	29,4
Déplacements individuels hors assurance	154 807	12,6	6,1	0,4	12,9
Déplacements individuels y c. assurance	166 015	12,0	6,1	0,9	13,9
Déplacement en transport collectif	36 110	64,8	16,4	8,4	24,5
Ferroviaire (train, métro, tramway, etc.)	8 530	35,4	8,2	7,8	16,8
Routier (cars, bus, taxis, etc.)	8 440	31,7	10,2	9,6	34,5
Aérien	15 683	160,2	26,1	7,7	27,9
Maritime et fluvial	543	90,4	25,2	4,1	- 2,7
Combiné ³	2 913	17,3	11,1	11,2	12,6
Services de transports de marchandises ⁴	3 432	- 1,0	- 3,6	- 1,5	- 4,8
Dépenses de transport hors assurance	194 349	18,3	7,6	1,7	14,5
Dépenses de transport y c. assurance	205 557	17,5	7,5	2,1	15,3
Consommation totale des ménages	1 527 515	8,3	7,7	3,2	21,0

¹ Y compris les lubrifiants des réparations.

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

³ Titres de transports combinés : au moins deux modes de transport, lorsqu'il n'est pas possible d'établir la part revenant à chaque mode de transport.

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

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

En 2024, les comptes nationaux de l'Insee sont passés en base 2020, ce qui a entraîné des révisions des séries publiées auparavant. Les coefficients budgétaires ont été recalculés pour ne prendre en compte que les dépenses de consommation directes des ménages (voir encadré).

Source : Insee, Comptes nationaux, base 2020. Calculs SDES

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

En % des dépenses de consommation des ménages

	1994	2004	2014	2024 (p)
Achat de véhicules	4,4	3,8	2,9	2,7
Dépenses d'utilisation des véhicules	7,2	7,3	7,3	7,5
Carburants et lubrifiants ¹	3,8	3,8	3,9	3,5
Autres dépenses ²	3,4	3,5	3,5	4,0
Assurance automobile	0,5	0,5	0,7	0,7
Déplacements individuels hors assurance	11,6	11,1	10,3	10,1
Déplacements individuels y c. assurance	12,1	11,6	11,0	10,9
Déplacement en transport collectif	1,6	1,9	2,2	2,4
Ferroviaire (train, métro, tramway, etc.)	0,5	0,5	0,6	0,6
Routier (cars, bus, taxis, etc.)	0,4	0,4	0,5	0,6
Aérien	0,5	0,7	0,9	1,0
Maritime et fluvial	0,1	0,1	0,0	0,0
Combiné ³	0,1	0,2	0,2	0,2
Services de transports de marchandises ⁴	0,4	0,4	0,3	0,2
Dépenses de transport hors assurance	13,6	13,4	12,8	12,7
Dépenses de transport y c. assurance	14,1	13,9	13,5	13,5
Dépenses de consommation totale des ménages	100,0	100,0	100,0	100,0

LES DÉPENSES EN TRANSPORT INDIVIDUEL RALENTISSENT EN 2024

Les dépenses des ménages en transport individuel (hors assurance), qui représentent environ 80 % de leurs dépenses en transport en valeur (figure A3-3), ralentissent en 2024 (+ 0,4 % après + 6,1 % en 2023). Cependant, elles dépassent en valeur leur niveau d'avant-crise (+ 12,9 % par rapport à 2019).

Les dépenses d'achat de véhicules (21 % des dépenses de transport hors assurance, en valeur) se replient en 2024 (- 0,5 % après + 16,5 % en valeur). Dans un contexte de repli des ventes de voitures neuves (- 3,2 %) (voir fiche G2), les dépenses d'achat de véhicules se contractent en volume (- 1,3 %) après la forte hausse de 2023 (+ 12 %), seule année en croissance depuis la crise sanitaire tandis que les prix continuent d'augmenter à un rythme ralenti (+ 0,8 % après + 4,0 % en 2023 et + 5,4 % en 2022) (figure A3-4).

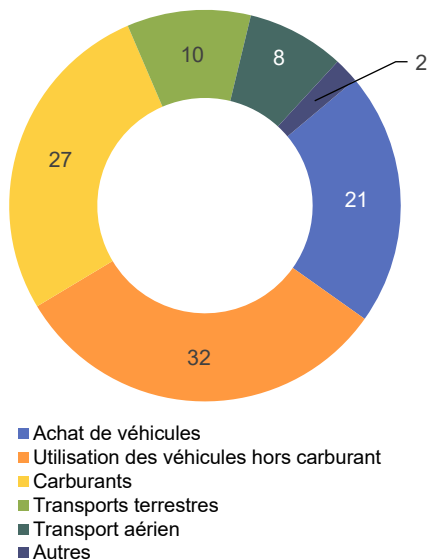
Les dépenses de consommation de carburants et de lubrifiants (27 % des dépenses de transport hors assurance, en valeur) diminuent de nouveau en 2024 (- 2,9 % en valeur) dans un contexte de baisse des prix (- 4,7 % en 2024 après + 0,3 % en 2023 et + 23,0 % en 2022). Le prix moyen de l'essence baisse (-3,2 %) et celui du gazole recule plus nettement encore (- 5,6 %) (voir fiche G3).

Les autres dépenses d'utilisation des véhicules hors carburant représentent 32 % des dépenses de transport hors assurance, en valeur ; elles comprennent notamment l'achat de pièces détachées et d'accessoires et les services d'entretien et réparation. Seules ces dépenses sont de nouveau en hausse en 2024 (+ 4,0 % après + 8,7 % en 2023). Leurs prix continuent d'augmenter en 2024 (+ 2,2 % après + 5,4 % en 2023), ainsi que leurs dépenses en volume (+ 1,8 % après + 3,1 % en 2023). L'ensemble des dépenses d'utilisation des véhicules, y compris carburants augmente de 1,8 % en volume tandis que les prix diminuent de 1,1 %.

En 2024, les ménages ont dépensé 11,2 milliards d'euros en assurance automobile. Les dépenses d'assurance accélèrent en 2024 (+ 8,4 % en valeur après + 6,5 % en 2023), avec une forte augmentation des prix (+ 6,7 % après + 2,5 % en 2023).

Figure A3-3 Structure des dépenses de transport des ménages (hors assurance) en 2024

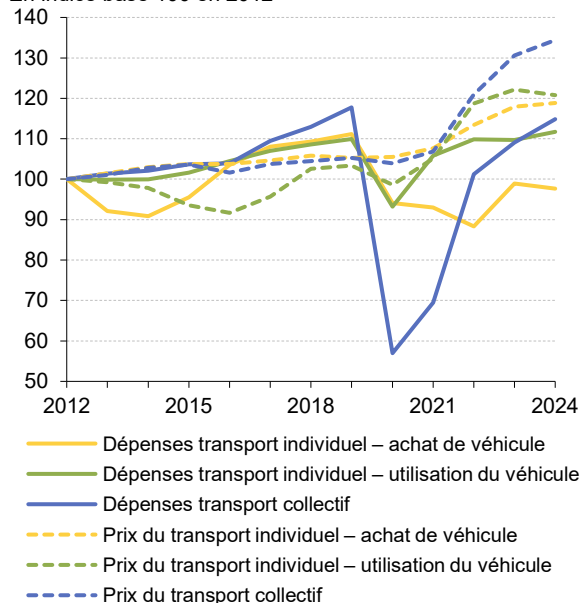
Part en % de la dépense (y compris TVA) en valeur



Source : Insee, Comptes nationaux, base 2020.
Calculs SDES

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

En indice base 100 en 2012



Source : Insee, Comptes nationaux, base 2020/
Calculs SDES

LES DÉPENSES EN TRANSPORT COLLECTIF AUGMENTENT DE NOUVEAU EN 2024, MAIS MOINS FORTEMENT QU'EN 2023

Entre 1990 et 2019, les dépenses en transport collectif n'ont cessé de croître. Leur poids dans les dépenses de transport des ménages (hors assurance), qui avait atteint 17 % en valeur dès 2014, chute à 11 % en 2020 pendant la crise sanitaire avant de remonter à près de 19 % en 2024.

Les dépenses des ménages en transport collectif augmentent de nouveau en 2024 (+ 8,4 % en valeur dont + 5,3 % en volume et + 2,9 % en prix). Elles dépassent nettement leur niveau d'avant-crise en valeur (+ 24,5 % par rapport à 2019). Cependant elles ralentissent pour la deuxième année (+ 16,4 % en 2023) après les fortes hausses de sortie de crise sanitaire (+ 64,8 % en 2022 et + 25,4 % en 2021, en valeur). Tous les modes de transport contribuent à cette croissance ralentie. En 2024, les dépenses en transport routier (car, bus, taxi, etc.) augmentent de 9,6 % en valeur (après + 10,2 % en 2023) et les dépenses en transport ferroviaire (train, métro, tramway, etc.) de 7,8 % (après + 8,2 % en 2023). Les dépenses en transport aérien ralentissent (+ 7,7 %) après une hausse soutenue en 2023 (+ 26,1 %) et très forte en 2022 (+ 160,2 %).

En 2024, les prix du transport collectif sont globalement en croissance de 2,9 %, à un rythme plus faible qu'en 2023 (+ 8 ,0 %) ainsi que dans les principaux modes de transport (+ 2,7 % pour le transport aérien, + 2,8 % pour le transport ferroviaire et + 3,0 % pour le transport routier).

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

	Volumes			Prix		
	Évolutions annuelles			Évolutions annuelles		
	2022	2023 (sd)	2024 (p)	2022	2023 (sd)	2024 (p)
Achat de véhicules	- 5,0	12,0	- 1,3	5,4	4,0	0,8
Dépenses d'utilisation des véhicules	3,8	- 0,1	1,8	12,9	2,9	- 1,1
Carburants et lubrifiants ¹	3,0	- 3,3	1,8	23,0	0,3	- 4,7
Autres dépenses ²	4,5	3,1	1,8	4,1	5,4	2,2
Assurance automobile	6,3	3,9	1,6	- 1,5	2,5	6,7
Déplacement en transport collectif	45,6	7,8	5,3	13,2	8,0	2,9
Ferroviaire (train, métro, tramway, etc.)	25,4	1,4	4,8	8,0	6,6	2,8
Routier (cars, bus, taxis, etc.)	19,3	4,8	6,5	10,3	5,2	3,0
Aérien	111,7	14,2	4,9	22,9	10,4	2,7
Maritime et fluvial	95,2	18,5	1,3	- 2,5	5,7	2,8
Combiné ³	17,7	2,9	6,5	- 0,4	8,0	4,4
Services de transports de marchandises ⁴	- 7,1	- 6,8	- 5,6	6,6	3,4	4,4
Dépenses de transport (hors assurance)	6,3	3,4	1,6	11,2	4,0	0,1
Consommation totale des ménages	3,2	0,6	1,0	4,9	7,0	2,2

^{1, 2, 3, 4} : voir notes en bas de tableau A3-1.
(sd) : semi-définitif ; (p) : provisoire.
Source : Insee, Comptes nationaux, base 2020. Calculs SDES

Consommation des ménages

En 2024, les comptes nationaux de l'Insee sont passés en base 2020, ce qui a entraîné des révisions des séries publiées auparavant. Les niveaux de la consommation effective des ménages ont été actualisés avec différentes sources disponibles et une nouvelle version 2018 de la nomenclature fonctionnelle COICOP a également été intégrée. En plus de leurs dépenses de consommation, les ménages bénéficient de services directement pris en charge par les administrations publiques et les institutions sans but lucratif au service des ménages, notamment dans les transports. La dépense de consommation des ménages présentée ici ne les prend pas en compte. Les dépenses d'assurance de véhicules ont été rajoutées aux dépenses de consommation des ménages en transport.

A4. Dépenses en transport des administrations publiques centrales et locales

En 2024, les dépenses totales des administrations publiques centrales augmentent (+ 1,2 % après + 1,4 % en 2023 et + 1,4 % en 2022). Celles des administrations publiques locales, qui représentent 68 % des dépenses publiques totales consolidées¹ en transport, progressent de + 7,1 % en 2024, après + 6,1 % en 2023 et + 0,9 % en 2022.

En 2024, les dépenses totales consolidées des administrations publiques s'élèvent à 78,7 milliards d'euros, en hausse de 5,1 % par rapport à 2023. Les dépenses d'investissement augmentent de 4,6 %, après 7,9 % en 2023. Les dépenses de fonctionnement augmentent de 5,5 %, après + 2,8 % en 2023.

LES DÉPENSES DES ADMINISTRATIONS PUBLIQUES CENTRALES AUGMENTENT EN 2024

En 2024, les dépenses totales des administrations publiques centrales (Apuc) en faveur des transports augmentent (+ 1,2 %) et représentent 25,2 milliards d'euros - (*figure A4-1*) ; les dépenses d'investissement diminuent de 1,3 % et les dépenses de fonctionnement (qui représentent 68 % des dépenses des Apuc) augmentent de 2,5 %.

Dans une année 2024 marquée par les dépenses d'organisation des Jeux olympiques et paralympiques, les dépenses de fonctionnement des Apuc augmentent fortement dans les transports collectifs urbains (+ 64,6 %) et dans les services communs (+ 28,0 %). Elles progressent également, mais dans une moindre mesure, dans les voies navigables (+ 7,6 %), dans le transport aérien (+ 3,7 %), dans le transport ferroviaire (+ 1,6 %) et le transport routier (+ 1,0 %). La légère hausse des dépenses de fonctionnement des Apuc pour le transport routier intervient après une forte baisse en 2023 (- 30,4 %) faisant suite à la forte hausse de 2022 (+ 69,1 %). En 2022, une enveloppe exceptionnelle de 400 millions d'euros avait été mise en place dans le cadre du Plan de résilience économique et sociale à destination des entreprises de transports routiers de marchandises et de voyageurs. Le secteur ferroviaire constitue le plus gros poste de dépenses de fonctionnement des Apuc (13,4 milliards d'euros, soit 78 % de l'ensemble) en raison du poids que représente SNCF Réseau dans ce secteur².

En 2024, les dépenses d'investissement des Apuc sont en baisse dans le transport aérien (- 51,6 %), les services communs (- 12,1 %) et le transport routier (- 7,3 %). Ces dépenses sont principalement en hausse dans les transports collectifs urbains (+ 74,0 %) et les voies navigables (+ 16,2 %). Le transport ferroviaire et le transport routier ont les montants d'investissement les plus élevés, avec respectivement 5,9 milliards d'euros et 1,1 milliard d'euros. En 2024, l'investissement s'élève à 444 millions d'euros dans le transport fluvial, 258 millions dans le transport aérien, 211 millions dans le transport maritime et 106 millions dans les transports en commun urbains.

Sur la période 2019-2024, la dépense totale des Apuc pour le transport s'accroît de 0,9 % en moyenne annuelle et est en hausse pour tous les modes de transport. Les dépenses de fonctionnement croissent de 0,9 % par an sur la même période, et les investissements de 1,1 % par an.

LES DÉPENSES DES ADMINISTRATIONS PUBLIQUES LOCALES PROGRESSENT EN 2024

Les dépenses des administrations publiques locales (Apul) progressent de 7,1 % en 2024 (54,9 milliards d'euros en 2024) - (*figure A4-2*). Les dépenses de fonctionnement des Apul augmentent de 7,4 %, et les dépenses d'investissement de 6,5 %.

Avec 25,6 milliards d'euros en 2024, la dépense des organismes divers d'administration locale (Odal) augmente de 6,8 % ; elle représente 44 % de la dépense totale des Apul.

La dépense totale de transport des régions augmente, pour sa part, de 11,3 %. Avec 13,2 milliards d'euros, elle représente 23 % des dépenses des Apul. Les transports de voyageurs et de marchandises sont le principal poste de dépense des régions (10 milliards d'euros), suivis par les transports scolaires (1,6 milliard d'euros).

La dépense des départements s'accroît de 4,7 % en 2024. Avec 7,7 milliards d'euros, elle représente 13 % des dépenses des Apul. La dépense des communes et regroupements de communes augmente de 0,1 % en 2024 et représente 21 % des dépenses des Apul.

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

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

partie A : transport et activité économique

Figure A4-1 **Les dépenses en transport des administrations publiques centrales***

Niveaux en millions d'euros ; évolutions en %

	Dépenses de fonctionnement					Dépenses d'investissement					Total des dépenses				
	Niveau		Évolutions			Niveau		Évolutions			Niveau		Évolutions (**)		
	2024 (p)	2022 (d)	2023 (sd)	2024 (p)	2024/ 2019	2024 (p)	2022 (d)	2023 (sd)	2024 (p)	2024/ 2019	2024 (p)	2022 (d)	2023 (sd)	2024 (p)	2024/ 2019
Administrations publiques centrales (Apuc)															
Total (hors charges de retraites)	17 085	2,5	2,8	2,5	0,9	8 066	- 0,7	-1,2	- 1,3	1,1	25 151	1,4	1,4	1,2	0,9
Transport routier	736	69,1	- 30,4	1,0	2,3	1 143	- 0,2	- 5,5	- 7,3	0,1	1 879	22,1	- 16,6	- 4,2	0,9
Transport ferroviaire	13 377	- 0,4	4,4	1,6	0,1	5 870	- 7,3	5,2	2,2	0,0	19 247	-2,6	4,6	1,8	0,1
Transports collectifs urbains	167	- 37,3	13,8	64,6	56,2	106	6,9	-20,4	74,0	13,6	273	-22,5	-2,0	68,1	29,8
Voies navigables	408	5,0	2,0	7,6	3,3	444	-15,1	22,1	16,2	16,2	852	9,2	-7,1	14,7	8,9
Transport maritime	396	5,5	46,2	- 8,1	7,2	211	31,7	-19,3	4,1	7,2	607	16,1	16,1	-4,2	7,2
Transport aérien	1 633	3,6	4,7	3,7	2,4	258	54,1	- 26,5	- 51,6	4,3	1 891	16,0	-5,4	-10,3	2,6
Services communs	368	- 3,0	- 1,3	28,0	4,2	34	- 2,0	30,0	- 12,1	25,6	402	-2,9	1,6	23,2	5,3
Charges de retraites ¹	4 871	0,3	1,1	2,4	1,3						4 871	0,3	1,1	2,4	1,3

* Séries révisées à la suite du passage en base 2020 des comptes nationaux. Total consolidé avec élimination des flux entre Apuc.

** Évolutions annuelles pour les années 2022, 2023, 2024 ; évolution annuelle moyenne sur cinq ans pour 2024/2019. (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**		
	2024 (p)	2022 (d)	2023 (sd)	2024 (p)	2024/ 2019	2024 (p)	2022 (d)	2023 (sd)	2024 (p)	2024/ 2019	2024 (p)	2022 (d)	2023 (sd)	2024 (p)	2024/ 2019
Administrations publiques locales (Apul)															
Administrations locales***	31 679	1,7	2,9	7,4	4,1	23 263	- 0,2	10,7	6,5	4,7	54 943	0,9	6,1	7,1	4,4
Voirie	5 619	3,1	- 0,7	6,2	2,3	9 804	5,5	6,2	3,8	1,7	15 422	4,6	3,7	4,7	1,9
Autres infrastructures de transport	1 149	2,1	- 2,4	- 10,9	0,9	4 499	1,8	- 1,6	- 8,2	- 0,5	5 648	1,8	- 1,8	- 8,7	- 0,3
Transports de voyageurs et de marchandises	22 852	2,4	3,8	9,5	5,1	8 941	- 9,1	28,0	19,6	13,3	31 793	- 0,4	9,3	12,2	7,1
Transports scolaires	2 060	- 8,5	6,7	1,4	+0,6	20	- 10,7	9,6	- 13,9	- 0,5	2 080	- 8,5	6,7	1,2	0,6
Régions	9 016	1,2	2,9	6,7	3,6	4 215	- 4,0	4,9	22,9	9,2	13 231	- 0,3	3,4	11,3	5,2
Voirie	91	8,6	- 4,3	10,5	2,7	492	- 19,1	3,2	- 8,8	- 1,8	584	- 16,1	2,1	- 6,2	- 1,2
Autres infrastructures de transport	101	15,4	6,8	23,1	8,3	816	8,8	- 3,3	20,9	6,2	916	9,4	- 2,3	21,1	6,4
Transports de voyageurs et de marchandises	7 186	4,0	1,9	6,6	3,5	2 902	- 3,1	8,4	31,2	13,2	10 088	2,3	3,4	12,7	5,8
Transports scolaires	1 638	- 11,0	7,5	5,9	3,9	5	- 31,9	- 48,1	41,9	- 9,9	1 642	- 11,2	7,2	6,0	3,8
Départements	3 995	3,6	5,9	13,5	4,9	3 711	4,3	1,2	- 3,3	1,8	7 706	4,0	3,4	4,7	3,3
Voirie	2 583	2,0	- 1,2	11,9	3,4	3 270	3,8	2,2	- 5,6	1,8	5 854	3,0	0,8	1,4	2,5
Autres infrastructures de transport	74	16,2	15,9	8,5	9,6	236	- 12,4	33,1	20,4	14,5	310	- 5,8	28,2	17,4	13,3
Transports de voyageurs et de marchandises	1 028	13,8	32,0	23,1	15,8	204	25,0	- 30,5	14,6	- 5,9	1 232	16,8	14,0	21,6	9,8
Transports scolaires	310	- 5,1	+4,8	0,0	- 5,8	0	- 102,0	44,1	- 49,0	- 48,1	310	- 4,1	4,8	0,0	- 5,8
Communes et EPCI (¹)	5 212	3,8	- 0,5	- 1,7	0,6	7 022	9,5	3,2	1,4	- 0,8	12 234	6,9	1,5	0,1	- 0,2
Voirie	2 924	3,5	1,0	1,2	1,5	6 238	8,8	8,9	10,3	1,6	9 163	6,9	6,1	7,2	1,6
Transports de voyageurs et de marchandises	1 909	6,1	5,6	8,3	5,1	450	22,4	24,1	9,5	14,7	2 359	8,4	8,7	8,5	6,6
Transports scolaires	288	4,6	10,4	- 16,8	- 2,5	7	4,2	63,6	8,5	16,4	295	4,6	11,1	- 16,4	- 2,3
Odal (²), syndicats, régies	16 525	0,0	5,2	7,6	4,8	9 085	- 8,6	22,6	5,3	7,9	25 610	- 2,9	10,9	6,8	5,9
Voirie	146	7,0	- 13,5	- 3,0	- 3,9	43	- 8,5	- 25,9	1,1	- 8,0	189	2,7	- 16,6	- 2,1	- 4,9
Autres infrastructures de transport	937	2,5	18,7	3,4	12,5	3 237	- 2,2	6,8	- 4,1	2,9	4 174	- 1,3	9,1	- 2,6	4,7
Transports de voyageurs et de marchandises	15 256	- 0,3	4,7	8,1	4,7	5 796	- 13,2	36,4	11,6	11,7	21 051	- 3,4	11,7	9,0	6,3
Transports scolaires	187	4,0	4,9	3,4	- 1,1	9	- 25,7	18,4	- 35,5	0,7	196	1,3	5,8	0,5	- 1,0

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

** Évolutions annuelles pour les années 2022, 2023, 2024 ; évolution annuelle moyenne sur cinq ans pour 2024/2019.

*** Total consolidé avec élimination des flux entre Apul.

(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

Les dépenses d'investissement des Odal augmentent en 2024 (+ 5,3 %), mais à un moindre rythme qu'en 2023 (+ 22,6 %). Elles représentent 44 % des dépenses d'investissement des Apul en 2024. Il s'agit principalement de subventions versées à la SNCF et à la RATP par Île-de-France Mobilités et les investissements de la Société des Grands Projets³ pour la réalisation de la ligne de métro 15 Sud, du prolongement de la ligne 14 et des lignes 16, 17 et 18 du projet « Grand Paris Express ». En raison de ces subventions et investissements, l'investissement des Odal s'accroît entre 2019 et 2024 (+ 7,9 % par an en moyenne)

Depuis 2019, la dépense des Apul en transport augmente de 4,4 % par an en moyenne. La dépense des Apul pour les transports de voyageurs et de marchandises progresse de 7,1 % par an en moyenne, et celle destinée aux autres infrastructures de transport diminue de 0,3 % en moyenne annuelle. Les dépenses liées à la voirie augmentent de 1,9 % par an en moyenne et celles des transports scolaires augmentent de 0,6 % en moyenne annuelle. L'investissement des Apul s'accroît entre 2019 et 2024 (+ 4,7 % par an en moyenne), tout comme la dépense de fonctionnement (+ 4,1 % par an en moyenne).

LES DÉPENSES CONSOLIDÉES DES ADMINISTRATIONS PUBLIQUES CROISSENT DE 5,1 % EN 2024

Chaque année, des transferts monétaires sont effectués entre Apuc et Apul. Afin d'éviter de compter deux fois la même ligne budgétaire, ces transferts entre administrations publiques (APU) sont supprimés dans le calcul de la dépense consolidée des APU (figure A4-3). Celle-ci s'élève à 78,7 milliards d'euros en 2024, en hausse de 5,1 % par rapport à 2023.

Figure A4-3 Les dépenses en transport des administrations publiques*
Niveaux en millions d'euros ; évolutions annuelles en %

Total consolidé (élimination des flux entre APU) Apuc et Apul hors charge de retraite	Dépenses de fonctionnement					Dépenses d'investissement					Total des dépenses				
	Niveau 2024 (p)	Évolutions				Niveau 2024 (p)	Évolutions				Niveau 2024 (p)	Évolutions**			
		2022	2023	2024	2024/		2022	2023	2024	2024/		2022	2023	2024	2024/
		(d)	(sd)	(p)	2019		(d)	(sd)	(p)	2019		(d)	(sd)	(p)	2019
	48 425	2,0	2,8	5,5	2,8	30 315	0,8	7,9	4,6	3,9	78 740	1,5	4,7	5,1	3,2

* Séries révisées à la suite du passage en base 2020 des comptes nationaux.
** Évolutions annuelles pour les années 2022, 2023, 2024 ; évolution annuelle moyenne sur cinq ans pour 2024/2019.
(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, Agence de financement des infrastructures de transport en France (AFIT France), Voies navigables de France (VNF), Société du Canal Seine-Nord Europe (SCSNE) et Tunnel Euralpin Lyon-Turin (TELT). Le périmètre des administrations publiques a été modifié lors du passage des comptes nationaux en base 2020, avec notamment l'intégration complète de SNCF Réseau, désormais considéré comme un Odac. La requalification de la dette de SNCF Réseau en septembre 2018 n'a pas d'impact sur cette fiche qui ne traite pas de la dette des administrations publiques. Les dépenses des Odac et celles réalisées à partir du budget général de l'État sont consolidées.

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

³ La Société du Grand Paris a été renommée Société des grands projets en 2023. Les investissements provenant directement de la Société des Grands Projets sont comptabilisés dans la catégorie « Autres infrastructures de transport ». Les établissements publics territoriaux de la métropole du Grand Paris sont quant à eux classés dans le groupe des communes et EPCI comme en comptabilité nationale.

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

En 2024, 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 22,1 milliards d'euros. 81 % des montants versés relèvent de l'exploitation et 19 % sont des aides à l'investissement. Les transferts d'exploitation sont de 8,6 milliards d'euros pour la SNCF, 5,3 milliards d'euros pour la RATP et 4,1 milliards d'euros pour transports collectifs urbains (TCU) de province⁴.

Au total, en 2024, 46 % de l'ensemble des transferts sont consacrés au transport ferroviaire régional et aux TCU de province et 51 % au transport collectif urbain d'Île-de-France, le reste étant affecté aux Intercités.

LES TRANSFERTS VERS SNCF VOYAGEURS

En 2024, les transferts totaux (hors contributions aux charges de retraites) des administrations publiques au profit de SNCF Voyageurs s'élèvent à 11,5 milliards d'euros toutes activités confondues (Intercités, TER, Transilien). Ils augmentent de 14,1 % par rapport à 2023 et de 47,5 % par rapport à 2019 ils (*figure A5.1-2*).

Les transferts consistent essentiellement en contributions d'exploitation qui s'élèvent à 8,6 milliards d'euros en 2024 (+ 10,5 % après + 8,1 % en 2023 et + 0,1 % en 2022). Île-de-France Mobilités a ainsi versé 3,7 milliards d'euros en compensations tarifaires et contributions de service pour le Transilien en 2024, montant en hausse de 5,2 % par rapport à 2023. Les régions ont versé 4,4 milliards d'euros de contributions d'exploitation pour les TER, soit une augmentation de 17,1 % par rapport à 2023. L'État a quant à lui versé 545 millions d'euros à SNCF Voyageurs pour l'exploitation des Intercités, soit autant qu'en 2023.

Les transferts d'investissement s'élèvent au total à 2,8 milliards d'euros en 2024. Ils augmentent de 26,8 % en 2024 (après + 14,8 % en 2023 et - 20,8 % en 2022). La contribution de l'État représente 7 % du financement des investissements en 2024 et recule de 71,2 % 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 (44 % des investissements) poursuit sa croissance (+ 9,3 % après + 7,5 % en 2023), celle des régions (49 % des investissements) rebondit fortement (+ 79,4 % après - 7,5 % en 2023).

LES TRANSFERTS VERS LA RATP

En 2024, la RATP a perçu 6,3 milliards d'euros des administrations publiques (*figure A5.1-3*). Les transferts d'exploitation sont de 5,3 milliards d'euros, en hausse de 8,7 % par rapport à 2023, tandis que les aides aux investissements versées à la RATP s'élèvent à 1,1 milliard d'euros, en diminution de 11,0 %.

LES TRANSFERTS AUX TCU DE PROVINCE EN 2022

Les dernières données disponibles sur les transferts aux transports collectifs urbains de province portent sur 2023.

En 2023, les transports collectifs urbains de province ont reçu 4,4 milliards d'euros de transferts, dont 4,2 milliards d'euros pour l'exploitation et 0,2 milliard d'euros pour l'investissement (*figure A5.1-4*). Les transferts d'exploitation, versées aux entreprises effectuant le transport urbain, diminuent de 4,5 % en 2023 par rapport à 2022. Les transferts d'investissement reçus par les autorités organisatrices des mobilités (AOM) s'accroissent de 11,7 % en 2023 par rapport à 2022. Les transferts de l'État représentent 47 % des subventions totales d'investissement, ceux des collectivités territoriales 42 % et ceux de l'Union européenne 11 %.

⁴ Les données relatives aux TCU de province se rapportent à l'année 2023.

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 2024 (p)	Évolutions annuelles			
		2022	2023 (sd)	2024 (p)	2024/ 2019 (p)
Exploitation	18 022	1,5	4,1	7,4	nd
Intercités	545	- 5,8	27,0	0,2	30,4
TER et TCUP (*)	8 531	2,1	1,1	8,1	nd
Transports urbains IdF (RATP et SNCF)	8 947	1,4	5,9	7,2	118,9
Investissement	4 109	- 16,0	14,9	12,8	nd
Intercités	181	- 91,7	2 063,1	- 37,4	- 72,5
TER et TCUP (*)	1 595	0,7	- 5,0	64,7	nd
Transports urbains IdF (RATP et SNCF)	2 333	- 17,9	11,5	- 2,1	54,9
Total	22 132	- 1,8	5,9	8,4	nd
Intercités	726	- 28,4	88,6	- 12,9	- 32,5
TER et TCUP (*)	10 126	1,9	0,4	14,3	nd
Transports urbains IdF (RATP et SNCF)	11 280	- 3,4	7,1	5,1	101,6

(p) : provisoire ; (sd) : semi-définitif ; (nd) : non disponible.
(*) données de l'année n-1 pour les TCU de province (TCUP).
Sources : SNCF Voyageurs ; RATP ; Île-de-France-Mobilité ;
Gart ; UTP ; Cerema ; DGITM

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

	Niveau 2024 (p)	Évolutions annuelles			
		2022	2023 (sd)	2024 (p)	2024/ 2019 (p)
Exploitation	8 624	0,1	8,1	10,5	48,6
versés par l'État	545	- 5,8	27,0	0,2	30,4
versés par les régions	4 382	- 3,7	8,1	17,1	30,5
versés par Île de France Mobilités	3 695	5,3	5,7	5,2	82,0
Investissements	2 830	- 20,8	14,8	26,8	44,3
versés par l'État	190	- 84,9	1078,6	- 37,9	- 71,2
versés par les régions	1 384	- 0,1	- 7,5	79,4	177,4
versés par les départements d'IdF	19	- 4,6	- 24,7	- 17,4	- 65,1
versés par Île de France Mobilités	1 237	- 25,7	7,5	9,3	65,1
Total hors retraites	11 454	- 5,2	9,5	14,1	47,5

(p) : provisoire ; (sd) : semi-définitif.
Source : SNCF Voyageurs

Figure A5.1-3 Transferts des administrations publiques centrales et locales vers la RATP
Niveau en millions d'euros hors TVA, évolution en %

	Niveau 2024 (p)	Évolutions annuelles			
		2022	2023 (sd)	2024 (p)	2024/ 2019 (p)
Exploitation (versés par Île-de-France Mobilités)	5 251	- 1,2	6,0	8,7	155,2
Contribution forfaitaire d'exploitation (*)	3 996	- 0,7	6,4	7,5	297,9
Contribution forfaitaire d'investissement	1 153	2,3	1,3	3,0	15,1
Contribution taxe professionnelle et foncière	113	11,6	- 11,6	26,6	- 15,6
Autres	- 10	88,5	- 34,6	- 88,8	- 87,4
Investissement	1 053	- 8,3	15,5	- 11,0	39,1
État	97	- 31,1	3,6	13,7	- 3,7
Région et Île-de-France Mobilités	825	- 11,6	30,6	- 14,9	144,7
Autres collectivités territoriales	131	26,4	- 35,6	1,8	- 59,0
Total transferts publics	6 304	- 2,6	7,8	4,8	124,0

(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 Transferts des administrations publiques vers le transport collectif urbain de province (TCUP)
Niveau en millions d'euros hors TVA, évolution en %

	Niveau 2023	Évolutions annuelles	
		2022	2023
Exploitation (perçues par les entreprises de TCUP)	4 148	7,2	- 4,5
Compensations tarifaires versées par les AOM	63	11,4	15,3
Subvention d'exploitation versée par les AOM	4 085	7,1	- 4,7
Investissement (perçu par les AO)	226	- 0,5	11,7
État	106	- 1,5	51,3
Collectivités locales	96	- 1,4	- 8,4
Union européenne	24	6,0	- 13,0
Total	4 375	6,8	- 3,8

Données estimées à « champ constant » (réseaux ayant
répondu à l'enquête annuelle en 2021, 2022 et 2023).
Source : enquête annuelle sur les transports collectifs
urbains (Gart, UTP, Cerema, DGITM) ; estimations SDÉS

A5.2 Transferts publics aux gestionnaires d'infrastructures

SNCF Réseau assure la gestion du réseau ferré. Voies navigables de France (VNF) est un établissement public administratif (EPA) en charge de la gestion de la majorité des voies navigables françaises. La Société du Canal Seine-Nord Europe (SCSNE) est en charge depuis 2017 de la construction du canal qui reliera les bassins de la Seine et de l'Oise au réseau européen. En 2024, les subventions publiques d'investissement destinées à SNCF Réseau augmentent de 1,3 % pour atteindre 2,9 milliards d'euros. Celles destinées à VNF s'élèvent à 255 millions d'euros, en hausse de 21,0 % par rapport à 2023, tandis que celles versées à la SCSNE sont de 133 millions d'euros, soit 21,8 % de plus qu'en 2023.

LES SUBVENTIONS D'INVESTISSEMENT REÇUES PAR SNCF RÉSEAU AUGMENTENT DE 1,3 % EN 2024

Depuis le 1^{er} janvier 2020, le groupe SNCF est composé d'une holding et de six sociétés filiales. 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, les entreprises ferroviaires et les candidats autorisés.

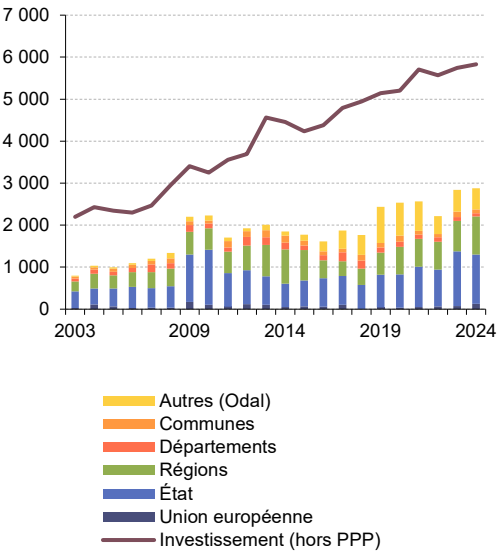
Avec 2,9 milliards d'euros en 2024, le montant des subventions d'investissement reçues par SNCF Réseau progresse de 1,3 % par rapport à l'année précédente (figures A5.2-1 et A5.2-2). Entre 2019 et 2024, il augmente de 3,4 % en moyenne annuelle. Les subventions d'investissement de l'État (y compris AFIT France), qui représentent 41 % des subventions totales, sont en baisse de 9,3 % en 2024. Entre 2019 et 2024, elles progressent de 8,7 % en moyenne annuelle. En 2024, les collectivités territoriales et les autres organismes locaux ont versé 55 % des subventions d'investissement. Après une hausse de 14,9 % en 2023, leurs subventions augmentent de 7,4 % en 2024, du fait de l'accroissement des subventions versées par les régions (+ 24,6 %). Les subventions en provenance de l'UE, qui constituaient 16 % des subventions d'investissement en 2001, n'en représentent plus que 4 % en 2024. Mais elles affichent une croissance annuelle moyenne de 23,8 % entre 2019 et 2024.

Figure A5.2-1 Transferts des administrations publiques au profit de SNCF Réseau
Niveaux en millions d'euros, évolutions en %

	Niveau 2024	Évolutions annuelles			Évolution annuelle moyenne 2024/2019
		2022	2023	2024	
Subventions d'investissement	2 876	- 13,7	28,0	1,3	3,4
Union européenne	124	34,2	10,6	61,8	23,8
État + AFIT France(*)	1 179	- 8,6	48,4	- 9,3	8,7
État (hors AFIT F.)	679	- 13,6	59,4	- 19,6	19,0
AFIT France	501	0,3	31,6	9,9	0,3
Collectivités territoriales et autres	1 572	- 18,4	14,9	7,4	- 0,5
Régions	903	- 0,8	9,8	24,6	11,5
Départements	76	2,3	- 11,0	- 17,9	- 9,2
Communes	95	- 5,4	55,9	- 26,5	- 2,3
Autres (Odal)	498	- 39,5	21,2	- 3,7	- 10,4

(*) Agence de financement des infrastructures de transport de France/
Source : SNCF Réseau, mai 2025

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



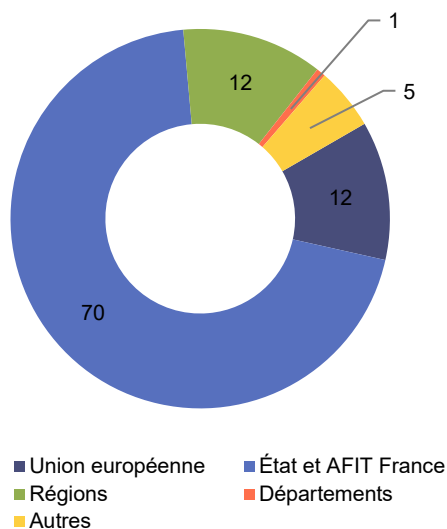
(*) Investissements hors partenariat public-privé (PPP).
Source : SNCF Réseau, mai 2025

LES SUBVENTIONS D'INVESTISSEMENT RECUES PAR VNF AUGMENTENT DE 21,0 % EN 2024

Les subventions d'investissement reçues par Voies navigables de France (VNF) augmentent de 21,0 % en 2024 avec un montant de 255,1 millions d'euros (figure A5.2-4) : 178,7 millions proviennent de l'État (y compris l'AFIT France), 30,7 millions des régions et 30,2 millions de l'Union européenne. Entre 2019 et 2024, ces subventions d'investissement ont augmenté de plus de 8 % en moyenne annuelle. Les subventions de fonctionnement de VNF augmentent de 4,1 % en 2024 et s'élèvent à 266,0 millions d'euros.

La Société du Canal Seine-Nord Europe (SCSNE), créée en 2017, est un établissement public local depuis le 1^{er} avril 2020. Elle a pour mission principale de réaliser l'infrastructure fluviale reliant les bassins de la Seine et de l'Oise au réseau européen à grand gabarit entre Compiègne et Aubencheul-au-Bac, dénommée Canal Seine-Nord Europe. Un partage de moyens en matière de comptabilité, ressources humaines, moyens logistiques est réalisé avec VNF. Les subventions d'investissement reçues par la SCSNE progressent de 21,8 % en 2024 avec un montant de 132,8 millions d'euros, dont 56,0 millions proviennent de l'État et 38,7 millions de l'Union européenne (figure A5.2-5). Entre 2019 et 2024, elles augmentent de 30,5 % en moyenne annuelle.

Figure A5.2-3 Origine des subventions d'investissement versées à VNF en 2024
En %



Source : VNF, juin 2025

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

	Niveau		Évolutions annuelles		Évolutions annuelles moyennes
	2024	2022	2023	2024	2024/2019
Subventions de fonctionnement	266,0	0,5	- 0,7	4,1	0,6
État	257,6	1,5	- 0,5	2,9	0,2
Autres (CCI, régions, départements, communes...)	8,4	70,7	91,1	155,7	16,4
Subventions d'investissement	255,1	24,1	- 30,0	21,0	8,2
État et AFIT France	178,7	7,1	- 37,1	34,1	9,7
Régions	30,7	60,1	- 41,0	42,8	30,5
Départements	2,0	73,0	16,9	0,6	38,3
Union européenne	30,2	118,4	21,5	- 29,7	- 7,2
Autres (communes, CCI...)	13,5	208,2	- 31,3	22,3	12,4
Total	521,1	12,0	- 16,5	11,7	3,9

Source : VNF, juin 2025

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

	Niveau			
	2021	2022	2023	2024
Subventions d'investissement	90,9	137,0	109,0	132,8
État	64,9	91,0	23,0	56,0
Départements	0,0	0,0	0,0	1,8
Régions	0,0	11,4	8,6	36,3
Union européenne	26,0	34,6	77,4	38,7

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

Source : SCSNE

A6. Recettes publiques liées au transport

En 2024, les principales recettes liées au transport prélevées par les administrations s'élèvent à 66,0 milliards d'euros, en hausse de 5,4 % par rapport à 2023. 78 % sont constituées de taxes et redevances versées par les producteurs et les usagers, 19 % de prélèvements indépendants de l'utilisation des transports mais affectés au financement d'actions liées au transport et à ses infrastructures (versement mobilité notamment) et 3% d'autres recettes (dividendes notamment). Avec 29,6 milliards d'euros, la taxe intérieure de consommation des produits énergétiques (TICPE) représente à elle seule 45 % des recettes des administrations publiques liées au transport.

LES TAXES ET REDEVANCES DUES PAR LES PRODUCTEURS ET USAGERS

Les redevances sont des recettes perçues en échange de l'utilisation d'une infrastructure gérée par un organisme public. Ainsi, les compagnies aériennes ont versé 1,9 milliard d'euros à l'aviation civile pour les services de navigation aérienne ou d'atterrissage en 2024, en hausse de 18,9 % par rapport à 2019 (*figure A6-1*). Particulièrement affectées par la crise sanitaire en 2020 et 2021, ces redevances avaient progressé fortement avec la reprise de l'activité en 2022 (+ 93,6 %) et en 2023 (+ 18,4 %) avant de s'accroître plus modérément en 2024 (+ 5,3 %). Par ailleurs, des taxes sont payées par les usagers ou les producteurs de transport. C'est le cas de la taxe sur le transport aérien de passagers (TTAP) (*cf. encadré*) dont le tarif de l'aviation civile est affecté au budget annexe (537 millions d'euros en 2024, en hausse de 7,1 %) et dont le tarif de sûreté et de sécurité y compris péréquation aéroportuaire est affecté aux aéroports (1,1 milliard d'euros en 2024 comme en 2023). Depuis 2022, une contribution solidaire sur les billets d'avion affectée à l'AFIT France (254 millions d'euros en 2024) est venue s'ajouter au tarif solidarité de la TTAP affecté au fonds de solidarité pour le développement (209 millions d'euros en 2024). Côté ferroviaire, les recettes issues des redevances d'infrastructure perçues par SNCF Réseau s'élèvent à 6,9 milliards d'euros en 2024 et progressent de 7,7 % par rapport à 2023.

Le produit fiscal le plus élevé provient de la taxe intérieure de consommation des produits énergétiques (TICPE), avec 29,6 milliards d'euros en 2024, en baisse de 0,4 % par rapport à 2023. Le produit de cette taxe est en dessous de son niveau d'avant-crise (- 5,3 % par rapport à 2019). La TICPE, sans être une taxe spécifique sur les transports, grève principalement, parmi les carburants, ceux destinés à un usage routier. Depuis 2005, les régions et les départements bénéficient d'une partie de la TICPE collectée. La part destinée aux régions atteint 22 % en 2024 ; elle était de 16 % en 2010. Le produit du total des taxes des carburants, dont la TICPE est la principale composante, représente 31,2 milliards d'euros en 2024 (y compris les DROM), en baisse de 1,8 % par rapport à 2023. Il avait augmenté entre 2014 et 2019, favorisé par l'introduction, au 1^{er} avril 2014, d'une composante additionnelle de taxation relative à l'émission de dioxyde de carbone (*cf. encadré*), mais il ne retrouve pas en 2024 son niveau d'avant-crise (- 3,1 % par rapport à 2019). La taxe sur le certificat d'immatriculation représente 2,4 milliards d'euros en 2024 (+ 16,1 % par rapport à 2023). La taxe sur les contrats d'assurance automobile, versée aux administrations de la sécurité sociale et d'un montant de 1,3 milliard d'euros en 2024, est en augmentation de 6,9 % par rapport à l'année précédente. En 2024 est instaurée la taxe sur l'exploitation des infrastructures de transport de longue distance (TEITLD) : affectée à l'AFIT France, elle s'élève pour cette première année à 549 millions d'euros.

LE FINANCEMENT PAR DES « NON USAGERS »

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

C'est notamment le cas du versement mobilité qui, avec 12,3 milliards d'euros en 2024, est la principale source de financement des transports collectifs urbains. Le versement mobilité est versé aux autorités organisatrices de la mobilité (AOM) par les entreprises qui emploient au moins onze salariés, travaillant à l'intérieur du périmètre des AOM. Cette cotisation des entreprises, assise sur leur masse salariale, augmente de 7,4 % en 2024 après une hausse de 7,8 % en 2023. En 2024, elle est en hausse de 5,5 % en province (après + 9,0 % en 2023) et de 9,3 % en Île-de-France (après + 6,5 % en 2023). Entre 2019 et 2024, le versement mobilité a progressé à peu près autant en province (+ 30,8 %) qu'en Île-de-France (+ 33,1 %).

VNF, qui a pour mission principale l'exploitation du réseau fluvial pour l'ensemble des usages, perçoit la redevance hydraulique (146 millions d'euros en 2024) 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 23,1 % en 2024.

partie A : transport et activité économique

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

Niveau en millions d'euros, évolutions en %

	Affectation	Niveau 2024	Évolutions annuelles			
			2022 (d)	2023 (sd)	2024 (p)	2024/ 2019
Taxe à l'essieu	État	154	8,9	- 12,3	2,7	- 7,8
Taxe annuelle sur les surfaces de stationnement	Région Île-de-France	84	1,3	3,9	6,3	20,0
Taxe sur contrats d'assurance automobile	Sécurité sociale (depuis 2005)	1 255	6,6	2,4	6,9	21,6
Taxe sur véhicules de tourisme des sociétés	Sécurité sociale (en 2017)	991	- 8,3	- 7,4	54,4	29,0
Produit des amendes forfaitaires de la police de la circulation		1 999	8,9	11,3	- 0,3	26,7
dont	État et collectivités locales	1 877	17,6	10,5	4,6	39,3
dont	AFIT France (à partir de 2005)	122	- 34,8	18,5	- 42,2	- 47,2
Taxe aménagement territoire (sur concessionnaires d'autoroutes) - AFIT France	AFIT France (à partir de 2006)	561	0,0	0,0	0,0	7,3
Taxe aménagement territoire (sur concessionnaires d'autoroutes) - État	État	236	129,2	- 4,5	124,8	101,7
Redevances domaniales	AFIT France (à partir de 2005)	422	9,8	8,7	5,2	18,9
Certificats d'immatriculation	Régions	2 362	- 12,6	7,6	16,1	2,7
Taxe additionnelle immatriculation véhicules (malus auto)	État	760	1,5	36,4	14,6	54,2
Total route (hors TICPE)		8 824	0,0	7,0	12,9	19,2
Taxe sur les résultats des entreprises ferroviaires	État	0	1 030,0	- 100,0	n.s.	- 100,0
Dividendes versés par SNCF aux actionnaires du groupe	État	1 700	181,4	150,0	72,6	216,6
Redevances d'infrastructure ¹	ODAC	6 862	10,0	6,1	7,7	19,0
Total fer		8 562	17,9	11,1	16,4	31,1
Péages	VNF	14	50,6	- 8,4	1,9	- 3,4
Redevance hydraulique ²	VNF	146	5,8	- 11,5	23,1	14,2
Redevances domaniales	VNF	46	4,2	23,1	1,0	48,6
Total voies navigables		206	8,1	- 4,3	15,8	18,8
Taxe sur le transport aérien de passagers, tarif de l'aviation civile affectée au budget annexe ³	BACEA ⁴	537	111,4	25,0	7,1	10,2
Taxe sur le transport aérien de passagers, tarif de solidarité ⁵	FSD ⁶	209	40,0	- 2,5	- 2,6	- 21,8
	AFIT France (à partir de 2022)	254	n.s.	63,8	12,4	n.s.
Redevances de la circulation aérienne	BACEA	1 891	93,6	18,4	5,3	18,9
Taxe sur le transport aérien de passagers, tarif de sûreté et de sécurité y compris péréquation aéroportuaire ⁷	Aéroports ⁸	1 083	100,9	24,3	8,2	7,8
Taxe sur les nuisances sonores aériennes ⁹	Aéroports (redistribuée aux ménages)	44	62,8	- 4,8	11,2	- 10,2
Dividendes d'ADP versés aux actionnaires de la société mère	En partie à l'État	377	n.s.	n.s.	22,0	3,0
Total transport aérien		4 396	100,6	30,9	7,5	15,0
Dividendes des GPM (grands ports maritimes)	État	0	n.s.	n.s.	n.s.	- 100,0
Total ports		0	n.s.	n.s.	n.s.	- 100,0
Total TICPE ¹⁰ (TIPP avant 2010)		29 554	1,2	- 2,3	- 0,4	- 5,3
dont	État	16 023	1,6	- 7,5	- 3,7	- 11,6
dont	Odac	1 651	- 2,9	53,0	- 13,5	36,9
dont	Communes	377	0,8	- 0,8	0,5	0,3
dont	Régions (aides aux entreprises)	6 439	4,1	2,1	11,7	10,7
dont	Départements (RMI)	4 975	- 2,2	- 2,2	1,5	- 11,3
dont	Odal	89	30,4	- 2,2	1,1	- 3,3
TGAP		1 049	30,5	50,0	- 29,9	146,2
dont	État	1 049	30,5	50,0	- 29,9	146,2
Taxe spéciale (DROM)	DOM (Firt) ¹¹	599	2,0	5,8	2,2	8,3
Total taxes sur les carburants		31 202	2,0	- 0,5	- 1,8	- 3,1
Taxe sur l'exploitation des infrastructures de transport de longue distance (TEITLD)	AFIT France (à partir de 2024)	549	n.s.	n.s.	n.s.	n.s.
Total (hors versement mobilité)		53 739	7,0	4,1	5,0	7,2
Versement mobilité en province	Autorités organisatrices	6 049	10,0	9,0	5,5	30,8
	dont à TCSP ¹²	3 908	8,5	8,5	5,5	28,4
	dont autres de plus de 100 000 hab.	1 706	13,7	9,0	5,5	34,6
	dont autres de moins de 100 000 hab.	436	11,7	13,8	5,5	39,7
Versement mobilité Île-de-France	Île-de-France Mobilités	6 182	9,1	6,5	9,3	33,1
Total versement mobilité		12 231	9,6	7,8	7,4	32,0
Total		65 970	7,4	4,8	5,4	11,1

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

¹ Données SNCF Réseau ; ² ex-taxe hydraulique ; ³ ex-taxe de l'aviation civile ; ⁴ BACEA : budget annexe « contrôle et exploitation aériens », cette dénomination remplace depuis 2006 celle de budget annexe de l'aviation civile (BAAC) ; ⁵ ex-taxe de solidarité sur les billets d'avion ; ⁶ montant affecté à hauteur de 210 millions d'euros au fonds de solidarité pour le développement (FSD) ; ⁷ ex-taxe d'aéroport ; ⁸ dont majoration de la taxe d'aéroport à compter du 1^{er} janvier 2008 ; ⁹ ex-TGAP sur les décollages d'aéronefs ; ¹⁰ ancienne dénomination de l'accise sur les produits énergétiques autres que les gaz naturels et les charbons ; ¹¹ fonds d'investissement routier et des transports ; ¹² transports collectifs en site propre.

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

n.s. : non significatif.

Sources : calculs SDES d'après Insee, Comptes nationaux – Base 2020 ; DGFIP, Cerema ; DGAC ; Île-de-France Mobilités, VNF

LES AUTRES RECETTES

Les recettes liées aux amendes pour infraction au code de la route s'élèvent à 2,0 milliards d'euros en 2024, soit une légère baisse de 0,3 % par rapport à 2023. De cette recette, 1,9 milliard d'euros sont affectés au budget de l'État et aux collectivités territoriales et 122 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 2024, 1,7 milliard d'euros sont payés par la SNCF à l'État, actionnaire du groupe. En 2024, Aéroports de Paris (ADP) verse 377 millions d'euros aux actionnaires de la société mère. Quant aux grands ports maritimes, ils n'ont pas versé de dividendes à l'État depuis la crise sanitaire de 2020.

LES TAXES GÉNÉRALES

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

La taxe intérieure de consommation des produits énergétiques (TICPE)

La TICPE est assise sur la quantité de produits pétroliers achetés et non sur leur valeur. Elle provient à près de 95 % de l'achat de carburants automobiles et est 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 pour 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 pour 2018 avait révisé à la hausse cette trajectoire. À la suite du mouvement des « gilets jaunes », le montant de la composante carbone de la TICPE a été gelé depuis 2019 au niveau de l'année 2018.

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

Figure A6-2 TICPE unitaire par région en 2023 et 2024
En €/hl

		Corse	Île-de-France	Auvergne-Rhône-Alpes	Autres régions ¹
2024	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
2023	Gazole	59,4	62,64 ²	60,48	60,75
	SP95-E5 et SP98	67,29 ³	70,04 ²	68,87	69,02
	SP95-E10	65,29 ³	68,04 ²	66,87	67,02

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

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

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

Source : DGDDI

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

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

Redevance de stationnement et forfait de post-stationnement

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

Réforme de la codification des taxes aéronautiques

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

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

A7.1 Investissements en infrastructures de transport

Les dépenses d'investissements en infrastructures de transport augmentent de 4,7 % en 2024 et atteignent 27,5 milliards d'euros, soit 4 % de la formation brute de capital fixe (FBCF) française. En moyenne entre 2019 et 2024, les dépenses d'investissement en infrastructures croissent de 2,3 % par an. Les investissements sont à la hausse en 2024 pour le réseau routier (+ 4,1 %), le réseau ferré principal (+ 3,4 %) et les transports collectifs urbains (+ 8,1 %) tandis qu'ils se replient pour les autres infrastructures (- 2,8 %).

Les investissements en infrastructures de transport (y compris partenariats public-privé) confirment en 2024 la tendance haussière des années qui ont suivi la crise sanitaire de 2020 au cours desquelles ils avaient bénéficié de plusieurs mesures du Plan de relance : ils augmentent de 4,7 % en 2024 (après + 7,1 % en 2023 et + 3,8 % en 2022) pour atteindre 27,5 milliards d'euros (figure A7.1-1). Parallèlement, la formation brute de capital fixe (FBCF) de l'ensemble des agents économiques reste stable en 2024 (+ 0,0 %). Les investissements en infrastructures de transport représentent 4 % de la FBCF française en 2024. Ils ont crû de 2,3 % en moyenne annuelle depuis 2019.

Figure A7.1-1 Investissements en infrastructures de transport

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

	Niveau 2024 (p)	Évolution annuelle			Évolution moyenne annuelle 2024/ 2019 (p)	Structure	
		2022	2023	2024 (p)		2014	2024 (p)
Réseau routier	12 220	5,1	0,0	4,1	1,1	51,9	44,5
Réseau non concédé	10 947	4,7	4,7	2,5	1,5	46,6	39,8
Réseau départemental et communal	9 804	5,5	6,2	3,8	1,7	39,0	35,7
Réseau national	1 143	- 0,2	- 5,5	- 7,3	0,1	7,7	4,2
Réseau concédé	1 273	7,6	- 31,2	19,8	- 1,8	5,3	4,6
Réseau ferré principal	4 751	- 1,7	2,3	3,4	1,6	27,8	17,4
Réseau grande vitesse	271	21,4	- 10,2	- 13,1	- 13,2	14,3	1,0
Réseau principal hors LGV	4 479	- 3,3	3,4	4,6	3,2	13,6	16,4
Transports collectifs urbains	8 715	3,5	17,0	8,1	4,0	15,9	32,0
Réseau ferré Île-de-France	1 088	- 4,3	5,3	- 5,8	- 3,4	4,9	4,0
RATP	1 490	- 6,2	8,5	4,7	0,4	4,2	5,5
Société des grands projets ⁽¹⁾	3 634	11,4	20,9	5,0	8,6	0,9	13,3
TCU de province ⁽²⁾	2 503	5,0	25,0	23,9	4,7	5,9	9,2
Autres infrastructures	1 798	14,4	33,8	- 2,8	4,0	4,4	6,6
Ports maritimes (et fluviaux depuis 2016)	535	19,9	- 10,1	18,5	13,4	1,6	2,0
Aéroports de Paris	776	13,6	46,2	6,2	- 5,5	1,9	2,8
Voies navigables	487	8,9	75,3	- 27,1	24,4	0,9	1,8
Total des investissements	27 483	3,8	7,1	4,7	2,3	100,0	100,0

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

² Estimation SDES à partir des données des enquêtes TCU (sources : Gart ; UTP ; DGITM ; Cerema) ; évolution 2023 révisée. (p) : données provisoires.

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

Les investissements sont à la hausse en 2024 pour le réseau routier (+ 4,1 %), le réseau ferré principal (+ 3,4 %) et les transports collectifs urbains (+ 8,1%) tandis qu'ils se replient pour les autres infrastructures (- 2,8 %) - (figure A7.1-2).

REPRISE DES INVESTISSEMENTS ROUTIERS EN 2024

En 2024, les investissements dans le réseau routier représentent 46 % des investissements en infrastructures de transport. D'un montant global de 12,2 milliards d'euros, ils augmentent de 4,1 % en 2024 après la pause de 2023 (+ 0,0 %). Depuis 2019, ils croissent de 1,1 % en moyenne annuelle. Sur les routes départementales et les voies communales, qui représentent 98 % de la longueur du réseau routier français et où s'effectuent près des deux tiers de la circulation, ils représentent plus des trois quarts des dépenses d'investissement routier. Avec une hausse de 3,8 % en 2024, les dépenses d'investissement des réseaux départementaux et communaux poursuivent leur croissance continue (+ 6,2 % en 2023 et + 5,5 % en 2022 depuis la reprise post-crise sanitaire). En revanche, les dépenses pour le réseau national (série révisée) accentuent leur baisse en 2024 (- 7,3 % après - 5,5 % en 2023). Le réseau national hors autoroutes concédées représente 0,8 % de la longueur du réseau routier et recueille 20 % de la circulation. Les investissements sur le réseau concédé, qui ne représente que 0,7 % de la longueur du réseau routier mais environ 16 % de la circulation routière, reprennent fortement en 2024 (+ 19,8 % après - 31,2 % en 2023).

POURSUITE DE LA CROISSANCE DES INVESTISSEMENTS FERROVIAIRES EN 2024

En 2024, les investissements ferroviaires sur le réseau principal, qui représentent 18 % des dépenses d'investissement en infrastructures, croissent de 3,4 % après 2,3 % en 2023. Y compris les partenariats public-privé, les investissements s'élèvent à près de 4,8 milliards d'euros pour le réseau ferré principal. Les investissements sur le réseau principal hors LGV, qui constituent l'essentiel des investissements ferroviaires, augmentent encore (+ 4,6 % après + 3,4 % en 2023), tandis que les investissements sur les lignes à grande vitesse accentuent leur repli (- 13,1 % après - 10,2 % en 2023) après les fortes hausses de 2022 et 2021.

POURSUITE DE LA HAUSSE DES INVESTISSEMENTS DANS LES TRANSPORTS COLLECTIFS URBAINS

En 2024, les investissements en infrastructures de transports collectifs urbains (TCU) - (y compris du réseau ferroviaire d'Île-de-France) augmentent de 8,1 %. Ils représentent 29 % des investissements en infrastructures de transport, contre 6 % en 1990. Les investissements poursuivent leur croissance en Île-de-France avec une hausse de 4,7 % pour la RATP et 5,0 % pour la Société des grands projets portés notamment par les travaux du Grand Paris Express entrés en 2024 dans une phase cruciale de mise en service des lignes. En revanche, les investissements sur le réseau ferré francilien se retournent à la baisse en 2024 (- 5,8 % après + 5,3 % en 2023). Les investissements en TCU hors de l'Île-de-France affichent une croissance particulièrement robuste (+ 23,9 % après + 25,0 % en 2023).

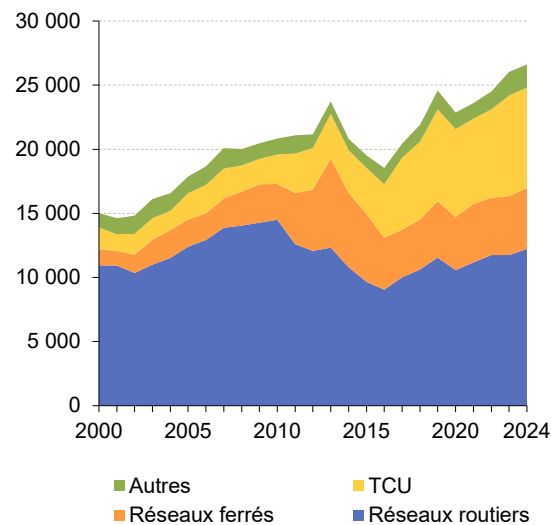
LÉGÈRE BAISSSE DES AUTRES INVESTISSEMENTS DANS LES INFRASTRUCTURES DE TRANSPORT

En 2024, les investissements dans les autres infrastructures de transport (ports, aéroports, voies fluviales) connaissent une légère baisse (- 2,8 %) après les fortes augmentations de 2023 (+ 33,8 %) et 2022 (+ 14,4 %). Ils représentent 7 % des investissements d'infrastructures en 2024. Ce ralentissement est entièrement imputable à la baisse des investissements dans les voies fluviales en 2024 (- 27,1 %) après la hausse exceptionnelle de 2023 (+ 75,3 %). Les investissements d'Aéroports de Paris, continuent

d'augmenter en 2024 (+ 6,2 %) quoique sur un moindre rythme qu'en 2023 (+ 46,2 %) et 2022 (+ 13,6 %) - (voir fiche B2.6). Pour les ports, les investissements rebondissent fortement (+ 18,5 % après - 10,1 % en 2023) - (figure A7.1-1).

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

En milliards d'euros courants



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

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

En 2024, pour la première fois, l'Agence de financement des infrastructures de transport de France (AFIT France) dépasse le seuil des 4 milliards d'euros en recettes et en dépenses. Les deux tiers des financements bénéficient aux modes alternatifs à la route. Avec près de 1,7 milliard d'euros en 2024, le soutien de l'AFIT France aux infrastructures ferroviaires, premier poste de dépenses d'intervention, s'accroît de près d'un tiers (+ 31,2 % après + 2,2 % en 2023). Les dépenses d'intervention en faveur de la route augmentent à nouveau (+ 11,3 % après + 16,1 % en 2023). Celles en faveur des transports collectifs d'agglomération et des mobilités actives, en hausse de 17,9 %, prolongent la forte croissance des années précédentes (+ 39,1 % en 2023 et + 36,9 % en 2022). Depuis 2019, les dépenses d'intervention pour les voies navigables croissent de 19,4 % en moyenne annuelle.

AFIT FRANCE : DES RESSOURCES QUI S'ACCROISSENT À NOUVEAU DE PLUS DE 13 % EN 2024

Les dépenses et recettes de l'AFIT France sont en augmentation continue, traduisant notamment la mise en œuvre de la programmation de la loi d'orientation des mobilités (LOM) du 24 décembre 2019, de grands projets structurants (canal Seine-Nord Europe, tunnel de la ligne ferroviaire reliant Lyon à Turin), du volet transports du plan de relance et des appels nationaux en matière de transports en commun et de mobilités actives. L'AFIT France finance également l'ambitieux programme de modernisation des routes du réseau national et du volet mobilités 2023-2027 des contrats de plan État-région (CPER).

C'est la première année où l'AFIT France dépasse le seuil des 4 milliards d'euros en recettes et en dépenses : en 2024, les deux tiers des dépenses bénéficient aux modes alternatifs à la route alors que plus de 70 % des ressources proviennent de la route (*voir le rapport d'activité de l'AFIT France pour l'exercice 2024*).

Les ressources de l'AFIT France s'élèvent à près de 4,2 milliards d'euros en 2024, en hausse de 13,3 % (+ 491,0 millions d'euros) par rapport à 2023 et de 11,2 % en moyenne annuelle sur les cinq dernières années (*figure A7.2-1*). L'AFIT France ne perçoit plus de subvention d'équilibre, son financement étant désormais assuré presque exclusivement par des taxes affectées.

Figure A7.2-1 Recettes et dépenses de l'AFIT France
Niveau en millions d'euros, évolutions en %

	Niveau 2024	Évolutions annuelles			Évolution moyenne annuelle
		2022	2023	2024	2024/2019
Ressources (hors dotation en capital)	4 180,2	2,8	13,9	13,3	11,2
Redevance domaniale	422,0	10,2	8,5	5,2	3,4
Taxe d'aménagement du territoire	561,0	0,0	0,0	0,0	1,4
Taxe sur l'exploitation des infrastructures de transport de longue distance ¹	549,3	n.s.	n.s.	n.s.	n.s.
Contribution solidaire sur les billets d'avion	254,4	n.s.	63,8	12,4	n.s.
Produit des amendes radar	133,6	- 34,3	0,1	- 25,1	- 10,1
Contribution exceptionnelle des sociétés concessionnaires d'autoroutes	187,6	n.s.	n.s.	n.s.	n.s.
Taxe intérieure de consommation des produits énergétiques (TICPE)	1 650,8	- 2,9	53,0	- 13,5	6,5
Produits financiers	0,0	n.s.	n.s.	n.s.	n.s.
Produits exceptionnels ²	421,5	6,5	- 44,4	1,9	36,8
Subvention d'investissement Etat	0,0	n.s.	n.s.	n.s.	n.s.
Charges de fonctionnement ³ et charges financières	4 347,3	7,8	9,0	21,2	12,0
Résultat d'exploitation	- 167,1	n.s.	n.s.	n.s.	n.s.

¹ TEITLD, taxe introduite par la loi de finance 2024.
² Y compris Plan de relance.
³ Dépenses mandatées y compris décaissées en début d'année. Série révisée.
n.s. = non significatif.
Source : AFIT France

Les ressources pérennes de l'AFIT France, qui lui sont expressément affectées en totalité (redevance domaniale versée par les sociétés concessionnaires d'autoroutes) ou en partie (taxe d'aménagement du territoire prélevée sur les sociétés concessionnaires d'autoroutes, produit des amendes des radars automatiques du réseau routier national) en application de son décret institutif modifié et codifié à l'article R. 1512-17 du Code des transports, s'élèvent à 1,1 milliard d'euros en 2024, en baisse de 2,1 % par rapport à 2023. La redevance domaniale augmente de nouveau de 5,2 % en 2024 (après + 8,5 % en 2023), tandis que le produit des amendes-radar repart à la baisse (- 25,1 %) après la stabilité momentanée de 2023 (+ 0,1 %) et la forte baisse en 2022 (- 34,3 %) ; la perception de la taxe d'aménagement du territoire liée au trafic sur les autoroutes payantes reste au même niveau depuis sa hausse de 2021.

Depuis 2015, l'AFIT France bénéficie du versement d'une contribution volontaire exceptionnelle (CVE) 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, 100,0 millions d'euros (M€) ont été versés à l'Agence en 2015, 2016 et 2018, 60,3 M€ en 2019 et 57,6 M€ en 2020. La CVE n'a pas été versée entre 2021 et 2023. À la suite du jugement du Tribunal administratif de Cergy-Pontoise du 14 mars 2024, l'agence a recouvré en 2024 la CVE due pour les années 2021, 2022 et 2023 pour un montant de 187,6 millions d'euros, accompagné de 7,9 millions d'euros d'intérêts de retard et de dédommagements.

Ces ressources propres ont été complétées en 2024 par l'affectation d'une fraction de la taxe intérieure de consommation sur les produits énergétiques (TICPE) perçue par l'État pour un montant de 1,7 milliard d'euros, soit environ 10 % de la TICPE perçue par l'État en 2024 (*voir fiche A6*). Ce montant représente 39 % des recettes totales de l'Agence en 2024. 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, décroît en 2024 (- 13,5 % après + 53,0 % en 2023). Depuis 2019, elle s'est accrue de 6,5 % en moyenne annuelle.

Instituée au 1^{er} janvier 2020 mais retardée de deux ans dans son application par la crise sanitaire, une contribution solidaire sur les billets d'avion est perçue depuis 2022 par l'Agence. En forte croissance, elle s'est élevée à 254,4 M€ en 2024, après 226,4 M€ en 2023 et 138,2 M€ en 2022. L'Agence a perçu en outre 421,5 M€ de recettes exceptionnelles en 2024 (413,8 M€ en 2023) dont 411,1 M€ (409,5 M€ en 2023) pour la mise en œuvre du volet transport du plan « France Relance » du 3 septembre 2020.

EN 2024, LES DÉPENSES D'INTERVENTION ACCÉLÈRENT ET DÉPASSENT LES 4,3 MILLIARDS D'EUROS

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

En 2024, les dépenses d'intervention opérationnelles de l'AFIT France s'accroissent très nettement (+ 21,2 % après + 9,0 % en 2023) et atteignent près de 4,35 milliards d'euros - (*figure A7.2-2*).

En 2024, le premier poste de dépenses d'intervention de l'AFIT France concerne le transport ferroviaire (39 % des dépenses). Ces dépenses s'élèvent à 1,67 milliard d'euros en 2024, en nette accélération (+ 31,2 % après + 2,2 % en 2023). Elles comprennent des dépenses en très fortes hausse au titre des LGV et opérations du Comité interministériel d'aménagement et de développement du territoire (437,4 M€ en 2024 après 273,4 M€ en 2023) et au titre des traversées alpines (367,1 M€ en 2024 après 278,0 M€ en 2023) - (tunnel euralpin Lyon-Turin et liaison Dijon-Modane). Elles concernent également la poursuite du renouvellement des matériels roulants des trains d'équilibre du territoire (338,5 M€ en 2024 après 207,1 M€ en 2023) notamment dans les régions Hauts-de-France et Centre-Val de Loire et pour les lignes Paris-Clermont-Ferrand et Paris-Limoges-Toulouse. Elles portent enfin sur des opérations inscrites aux contrats de plan État-région (243,7 M€ en 2024 après 87,0 M€ en 2023), des interventions sur le réseau existant (188,7 M€ en 2024 après 267,3 M€ en 2023) et des opérations orientées fret (99,4 M€ en 2024 après 61,9 M€ en 2023).

Viennent ensuite les dépenses d'intervention en faveur de la route (32 % des dépenses) qui s'élèvent à 1,37 milliard d'euros en 2024, en hausse de + 11,3 % (après + 16,1 % en 2023). Elles se répartissent entre les dépenses d'interventions de sécurité et de régénération sur le réseau routier existant (754,8 M€ en 2024 après 637,0 M€ en 2023), les opérations inscrites aux CPER et contrats de convergence (397,2 M€ en 2024 après

partie A : transport et activité économique

351,7 M€ en 2023) pour poursuivre en partenariat le développement des infrastructures routières nationales sur le réseau non concédé, et les opérations particulières (216,2 M€ en 2024 après 150,9 M€ en 2023).

En 2024, les dépenses d'intervention de l'AFIT France en faveur des transports collectifs et des mobilités actives (20 % des dépenses) s'élèvent à 878,9 millions d'euros, en hausse de 17,9 % par rapport à 2023, prolongeant ainsi la croissance engagée en 2019 (+ 25,7 % en moyenne annuelle sur cinq ans). En 2024, 607,7 M€ (490,5 M€ en 2023) ont été consacrés au volet « transports collectifs » des CPER, 166,9 M€ sont allés aux lauréats des appels à projets pour les transports collectifs en site propre et 104,3 M€ aux lauréats des appels à projets pour les mobilités actives.

Les dépenses pour les voies navigables (6 % des dépenses) s'élèvent à 248,6 M€ en 2024 (+ 61,1 % par rapport à 2023, + 19,4 % en moyenne annuelle depuis 2019) : 192,6 M€ concernent des opérations hors CPER et 56,0 M€ sont destinés au canal Seine Nord Europe.

En 2024, les dépenses pour les ports maritimes (1 % des dépenses) s'élèvent à 63,4 M€ (- 6,5 % après - 14,6 % en 2023), dont 27,8 M€ au titre du plan de relance. Ces dépenses se répartissent entre 59,8 M€ consacrés au volet portuaire des contrats de plan État-Région, un niveau en forte croissance par rapport à 2023, et 3,6 M€ aux opérations hors CPER.

Les programmes exceptionnels (le programme des interventions territoriales de l'État en Guyane, le plan exceptionnel d'investissements pour la Corse, la lutte contre l'érosion du littoral, les aires de contrôle routier des poids lourds) représentent 112,6 M€ (3 % des dépenses) en 2024 (contre 111,9 M€ en 2023) dont 8,8 M€ au titre du plan de relance.

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

Niveau en millions d'euros, évolutions en %

	Niveau 2024	Évolutions annuelles			Évolution moyenne annuelle
		2022	2023	2024	
Opérations hors CPER ¹	2 925,5	9,2	14,5	16,4	10,7
Routier	971,0	24,8	11,5	10,6	8,7
Ferroviaire	1 431,1	- 5,3	19,9	20,3	9,1
Fluvial	248,6	17,3	- 50,1	61,1	19,5
Maritime	3,6	- 8,6	293,7	- 90,2	- 20,2
TCA ²	271,2	66,4	163,8	6,5	27,7
CPER ¹ et assimilé	1 308,4	3,4	- 7,5	36,2	13,7
Routier	397,2	- 24,4	29,4	12,9	5,5
Ferroviaire	243,7	0,0	- 66,1	180,1	9,3
Fluvial	0,0	n.s.	n.s.	n.s.	n.s.
Maritime	59,8	29,9	- 55,7	92,4	16,4
TCA ²	607,7	31,8	11,7	23,9	24,9
Divers ³	112,6	51,0	103,1	0,6	48,0
Total	4 346,5	7,8	9,0	21,2	12,0
Total routier	1 368,2	7,0	16,1	11,3	7,7
Total ferroviaire	1 674,8	- 4,3	2,2	31,2	9,2
Total fluvial	248,6	17,3	- 50,1	61,1	19,4
Total maritime	63,4	23,8	- 14,6	- 6,5	10,1
Total TCA	878,9	36,9	39,1	17,9	25,7

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

² TCA : transports collectifs urbains et mobilités actives.

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

n.s. : non significatif.

Source : AFIT France (crédits de paiement)

DES CONTRATS DE PARTENARIAT PUBLIC-PRIVÉ

Autre mode de financement des infrastructures de transport, les contrats de partenariat public-privé (PPP) financés par l'AFIT France sont à ce jour au nombre de quatre : la liaison autoroutière pour la réalisation de la rocade L2 à Marseille (autoroute A507), la LGV Bretagne-Pays de la Loire, le contournement ferroviaire de Nîmes et Montpellier, le contrat GSM-R qui permet d'assurer les communications entre les conducteurs de trains et les équipes au sol en mode conférence. Ce dernier, signé en 2010, s'achève avec les deux derniers versements assurés par l'Agence en mars et septembre 2024. 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 national Vélo et mobilités actives

En 2018, le gouvernement lance le Plan national Vélo et mobilités actives qui repose sur quatre axes : le développement d'aménagements cyclables de qualité et plus généralement l'amélioration de la sécurité routière, la lutte contre le vol de vélos, la mise en place d'un cadre incitatif adapté et le développement d'une culture vélo. Un fonds national « mobilités actives » est créé qui vise à soutenir, accélérer et amplifier les projets de création d'axes cyclables structurants dans les collectivités. Il se décline en deux volets : les appels à projets « aménagements cyclables » pour le soutien à la réalisation d'itinéraires cyclables sécurisés et de résorption de discontinuités d'itinéraires, et les appels à programmes « territoires cyclables » qui visent à accompagner sur plusieurs années les territoires les moins urbanisés dans la mise en œuvre de l'ensemble des aménagements prévus par leur schéma directeur cyclable. Financé par l'AFIT France, le fonds « mobilités actives » a attribué 645 millions d'euros sur la période 2019-2023.

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 2024, les transports participent à 19 % des importations (FAB, voir encadré) de services et 17 % des exportations (FAB) de services, à hauteur respectivement de 54,6 milliards d’euros et 56,1 milliards d’euros. Pour les services de transport de voyageurs, les importations progressent un peu en 2024 tandis que les exportations diminuent légèrement. Cette stabilité apparente recouvre des évolutions contrastées selon les modes de transport. Pour les services de transport de marchandises, les exportations augmentent en 2024, tandis que les importations diminuent. Le solde des échanges de services de transport redevient positif en 2024 (+ 1,5 milliard d’euros), après la rétraction de 2023 (- 1,1 milliard d’euros) et les excédents de 2022 (+ 27,4 milliards d’euros) et 2021 (+ 14,6 milliards d’euros).

LE SOLDE DES ÉCHANGES DE SERVICES DE TRANSPORT EST POSITIF EN 2024

Les échanges extérieurs de services de transports sont bénéficiaires en 2024 (+ 1,5 milliard d’euros) - (figure A8-1), contrairement à 2023 où ils étaient déficitaires de - 1,1 milliard d’euros, après deux années d’excédents en 2022 et en 2021 (figure A8-2) et 17 années de déficit entre 2004 et 2020. En 2024, les importations (54,6 milliards d’euros) diminuent de 2,6 % (après + 3,2 % en 2023) et les exportations (56,1 milliards d’euros) augmentent de 2,0 % (après - 32,7 % en 2023).

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

par fonction	Niveau 2024 (p)	Évolutions annuelles			
		2022	2023 (sd)	2024 (p)	2024/ 2019 (p)
Exportations	56,1	48,0	- 32,7	2,0	48,6
Transport de voyageurs	8,2	121,3	13,9	- 0,7	23,9
Transport de marchandises	32,3	36,3	- 40,2	11,6	84,3
Logistique ¹ et transport par conduites	15,5	58,7	- 31,8	- 12,5	14,3
Importations	54,6	33,7	3,2	- 2,6	24,5
Transport de voyageurs	8,0	134,0	20,9	0,8	1,7
Transport de marchandises	25,0	28,4	- 9,7	- 3,4	10,8
Logistique ¹ et transport par conduites	21,6	23,1	16,6	- 3,0	61,0

par mode	Niveau 2024 (p)	Évolutions annuelles			
		2022	2023 (sd)	2024 (p)	2024/ 2019 (p)
Exportations	56,1	48,0	- 32,7	2,0	48,6
Transports ferroviaires	0,7	23,6	2,4	- 46,2	- 58,6
Transports routiers	6,6	32,4	- 0,3	4,9	53,0
Transports maritimes et fluviaux	24,5	35,6	- 46,4	15,3	108,4
Transports aériens	8,7	124,0	- 0,5	3,7	35,3
Logistique ¹ et transport par conduites	15,5	58,7	- 31,8	- 12,5	14,3
Importations	54,6	33,7	3,2	- 2,6	24,5
Transports ferroviaires	0,8	26,6	- 48,2	- 24,5	- 56,6
Transports routiers	15,4	14,4	7,1	- 2,7	8,3
Transports maritimes et fluviaux	6,6	62,0	- 17,1	- 4,8	37,3
Transports aériens	10,1	85,5	- 0,4	2,1	6,3
Logistique ¹ et transport par conduites	21,6	23,1	16,6	- 3,0	61,0

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

Source : Insee, Comptes nationaux - base 2020

EN 2024, LES IMPORTATIONS DE SERVICES DE TRANSPORT DIMINUENT, TANDIS QUE LES EXPORTATIONS PROGRESSENT, ENTRAÎNÉES PAR LE SECTEUR MARITIME ET FLUVIAL

Les échanges extérieurs de transport aérien progressent à nouveau en 2024 (+ 2,1 % pour les importations et + 3,7 % pour les exportations), après un fort rebond en 2021 et en 2022 puis un coup d’arrêt en 2023 (- 0,4 % pour les importations et - 0,5 % pour les exportations). Les exportations vont bien au-delà de leur niveau d’avant-crise (+ 35,3 % par rapport à 2019) tandis que les importations progressent plus modérément (+ 6,3 %).

Après une hausse de 2,4 % en 2023, les exportations de transport ferroviaire chutent en 2024 (- 46,2 %) et demeurent très en-deçà de leur niveau d’avant-crise (- 58,6 %). Avec - 24,5 % en 2024, les importations de transport ferroviaire poursuivent la baisse amorcée en 2023 (- 48,2 %) et se situent également à un niveau très inférieur à celui d’avant-crise (- 56,6 % par rapport à 2019). La nouvelle dégradation des importations s’explique par une baisse de plus de moitié des importations de transport ferroviaire de voyageurs et le maintien, comme en 2023, des importations de transport ferroviaire de marchandises au tiers du niveau de 2022.

Le solde des échanges du transport maritime et fluvial s'établit à 17,9 milliards d'euros en 2024 après 14,3 milliards d'euros en 2023. Il se maintient au-dessus des niveaux atteints entre 2000 et 2020 où il ne dépassait pas 10 milliards d'euros. Les exportations de transport maritime et fluvial (44 % des exportations de transport) augmentent de 15,3 % par rapport à 2023.

LE SOLDE DES ÉCHANGES DU TRANSPORT DE VOYAGEURS SE DÉGRADE LÉGÈREMENT, CELUI DU TRANSPORT DE MARCHANDISES S'AMÉLIORE

Les échanges extérieurs de transport de voyageurs représentent en 2024 15 % des importations comme des exportations de services de transport ; ils relèvent à près de 90 % du transport aérien. Les importations de transport de voyageurs sont en légère hausse (+ 0,8 %) et dépassent en 2024 leur niveau d'avant la crise sanitaire (+ 1,7 % par rapport à 2019). Les exportations, en légère baisse (- 0,7 % en 2024), se maintiennent largement au-dessus de leur niveau de 2019 (+ 23,9 %). Avec + 0,2 milliard d'euros en 2024, le solde des échanges pour le transport de voyageurs se dégrade légèrement (+ 0,3 milliard d'euros en 2023).

Les échanges extérieurs de transport de marchandises connaissent des évolutions opposées : en 2024, les importations de transport de marchandises (46 % des importations de services de transport) diminuent de 3,4 % tandis que les exportations (58 % des exportations de services de transport) progressent de 11,6 %. Les évolutions des exportations se rapportent pour l'essentiel au transport maritime et fluvial. Il représente 70 % des exportations de services de transports de marchandises et augmente de 15,3 % en 2024. Avec + 7,4 milliards d'euros en 2024, le solde des échanges pour le transport de marchandises est positif pour la cinquième année consécutive.

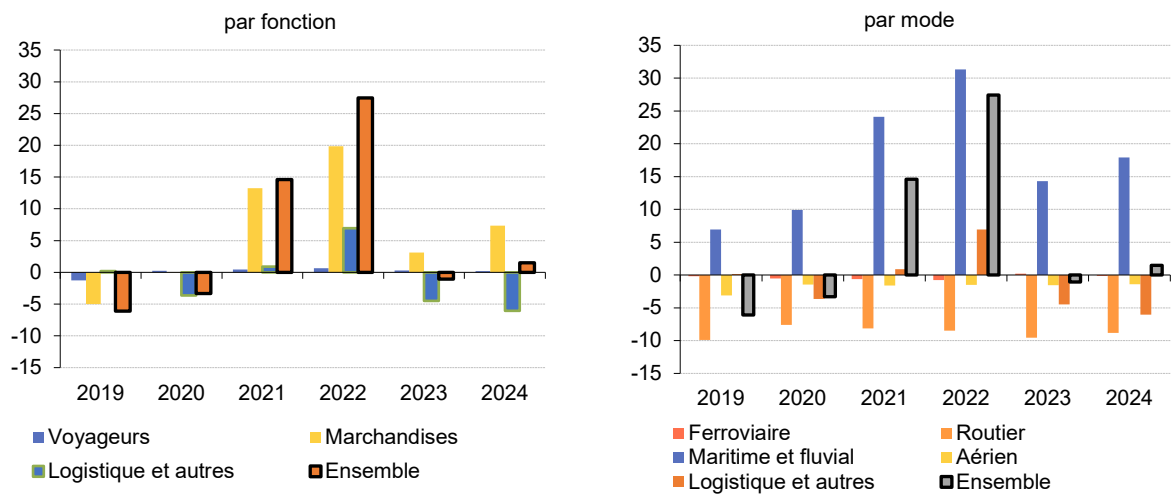
Les importations des autres activités (logistique, entreposage, transport par conduites, etc.) représentent 40 % des importations de services de transport et leurs exportations 28 % des exportations de services de transport. Le solde des échanges de ces activités est de nouveau déficitaire en 2024 (- 6,1 milliards d'euros après - 4,5 milliards d'euros en 2023).

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

Après les fluctuations engendrées par la crise sanitaire en 2020, les parts du transport de marchandises dans les échanges extérieurs se sont stabilisées depuis 2023 à des niveaux différents de ceux qui prévalaient en 2019. Ainsi, la part du transport de marchandises dans les importations a diminué (46 % en 2023 et 2024 après 51 % en 2019) tandis qu'elle a augmenté dans les exportations (58 % en 2024 après 53 % en 2023 et 46 % en 2019). Ces évolutions se rapportent en particulier aux exportations de transport maritime de marchandises dont la part dans les exportations de service de transport s'établit en 2024 à un niveau très supérieur à celui d'avant-crise (44 % après 31 % en 2019).

La part des services de transport de voyageurs dans les importations et dans les exportations de services de transport (15 % respectivement en 2024) se sont, quant à elles, stabilisées depuis deux ans à environ 3 points au-dessous de leur niveau d'avant la crise sanitaire (18 % en 2019) - (*figure A8-2*).

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 2020

Les échanges de services de transports

Les exportations de services de transport comprennent tous les services de transport fournis par des producteurs résidents à des agents non-résidents. Ces exportations correspondent par exemple au transport de passagers non-résidents effectué par une entreprise française résidente.

Les importations de services de transport correspondent aux opérations par lesquelles des producteurs non-résidents fournissent des services de transport à des agents résidents. Ces importations correspondent par exemple au transport de marchandises effectué par une entreprise non française pour des résidents.

L'évaluation des services de transport s'intègre dans le cadre central de la comptabilité nationale et s'appuie en majeure partie sur la balance des paiements. Les règlements observés et effectivement payés sont corrigés afin de se ramener au cas où ils auraient correspondu à un contrat FAB (franco à bord, c'est-à-dire hors coûts d'assurance et de fret).

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

Fin 2024, les entreprises françaises du secteur des transports et de l'entreposage détiennent des stocks d'investissements directs de 30,6 milliards d'euros à l'étranger (2 % des investissements totaux français à l'étranger), majoritairement hors Union européenne (22,8 milliards d'euros). Ces investissements se concentrent principalement dans les sous-secteurs de l'entreposage et des services auxiliaires (16,5 milliards d'euros) et des transports par eau (10,3 milliards d'euros). Le stock d'investissements à l'étranger des entreprises françaises du secteur des transports est en baisse de 6,0 % par rapport à 2023. Le secteur des transports et de l'entreposage bénéficie de 20,6 milliards d'euros d'investissements directs étrangers en 2024, soit 2 % des investissements étrangers en France. Les investissements étrangers en France dans le secteur des transports se retournent nettement à la baisse en 2024 (- 20,2 %). Ils proviennent essentiellement des pays de l'Union européenne et concernent principalement le sous-secteur de l'entreposage et des services auxiliaires.

LES INVESTISSEMENTS TRANSFRONTIÈRES SONT EN BAISSÉ EN 2024

Fin 2024, les investissements directs à l'étranger des entreprises françaises de transport s'élèvent à 30,6 milliards d'euros. Ils sont à nouveau en baisse sur un an (- 6,0 % après - 12,4 % en 2023) (*figure A9-1*) tandis que les investissements français à l'étranger de l'ensemble des entreprises françaises croissent encore (+ 1,5 % en 2024). Le transport ne représente qu'une faible part (2 %) des investissements français à l'étranger.

Les investissements étrangers dans des entreprises de transport françaises s'élèvent en 2024 à 20,6 milliards d'euros. Ils se retournent nettement à la baisse (- 20,2 % après + 11,0 % en 2023). Le secteur des transports et de l'entreposage bénéficie de 2 % 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 16,0 milliards d'euros en 2024 (*figure A9-3*), en diminution de 2,5 % par rapport à l'année précédente. Ils représentent 52 % des investissements des entreprises françaises de transport. Les transports par eau (10,3 milliards d'euros) en représentent 34 %, et les transports terrestres et par conduites 7 %. Les activités de poste et de courrier représentent 7 % des investissements.

Parmi les entreprises de transports et de logistique, l'entreposage et les services auxiliaires sont également les principaux destinataires des investissements étrangers en France avec 10,3 milliards d'euros en 2023 (*figure A9-4*), en baisse de 18,7 % par rapport à l'année précédente. Ils représentent 50 % des investissements étrangers dans le transport en France tandis que les transports par eau en représentent 35 %, les transports terrestres et par conduites 10 % et les transports aériens 3 %. Les activités de poste et de courrier représentent 2 % des investissements.

LES ENTREPRISES FRANÇAISES INVESTISSENT MAJORITAIREMENT HORS UE DEPUIS 2019

Les investissements des entreprises françaises à l'étranger s'orientent majoritairement vers les pays hors Union européenne (74 % en 2024). En 2024, les investissements destinés aux autres pays industrialisés (Australie, Canada, États-Unis, Islande, Japon, Nouvelle-Zélande, Norvège et Suisse) constituent la majeure partie des investissements français hors UE ; ils subissent encore une légère baisse en 2024 (- 1,6 % après -14,0 % en 2023) (*figure A9-2*). Les investissements dans l'Union européenne (7,8 milliards d'euros en 2024), accentuent leur repli (- 15,6 % après - 11,1 % en 2023).

En 2024, les investissements étrangers en France dans le secteur des transports proviennent pour 82 % des pays de l'Union européenne. Les investissements en provenance de l'UE, 16,9 milliards d'euros en 2024, se retournent nettement à la baisse (- 22,4 % après + 8,6 % en 2023). Les investissements en provenance de pays hors UE subissent un retournement encore plus marqué (- 8,8 % après + 25,7 % en 2023).

partie A : transport et activité économique

Figure A9-1 Investissements internationaux par secteur investisseur

Niveaux en milliards d'euros, évolutions en %

	Niveau 2024 (p)	Évolutions annuelles			Évolution annuelle moyenne 2024 / 2019
		2022 (d)	2023 (sd)	2024 (p)	
Investissements français à l'étranger des entreprises de transport	30,6	26,6	- 12,4	- 6,0	6,2
dont terrestres et par conduites	2,2	28,1	- 32,4	8,9	6,9
dont transports par eau	10,3	61,5	- 24,4	- 4,5	23,6
dont transports aériens	0,0	25,9	- 20,7	- 91,9	- 61,0
dont entreposage et services auxiliaires	16,0	7,6	2,4	- 2,5	2,2
dont activités de poste et de courrier	2,1	17,5	- 13,9	- 33,0	7,1
Total tous secteurs confondus	1 499,27	4,4	2,4	1,5	2,5
Investissements directs étrangers en France dans le transport	20,6	39,7	11,0	- 20,2	4,1
dont terrestres et par conduites	2,1	- 33,7	22,0	- 17,4	- 14,0
dont transports par eau	7,3	947,0	39,3	- 23,1	19,3
dont transports aériens	0,6	52,6	13,1	- 32,4	- 6,1
dont entreposage et services auxiliaires	10,3	11,1	- 4,6	- 18,7	4,7
dont activités de poste et de courrier	0,4	- 2,0	- 12,2	6,3	- 1,4
Total tous secteurs confondus	931,2	7,9	2,9	0,4	4,6

n.s. = non significatif.

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

Source : Banque de France

Figure A9-2 Investissements internationaux par zone géographique

Niveaux en milliards d'euros, évolutions en %

	Niveau 2024 (p)	Évolutions annuelles			Évolution annuelle moyenne 2024/ 2019
		2022 (d)	2023 (sd)	2024 (p)	
Investissements français à l'étranger des entreprises de transport	30,6	26,6	- 12,4	- 6,0	6,2
Union européenne	7,8	4,9	- 11,1	- 15,6	- 3,2
Zone euro	6,6	5,3	- 14,1	- 14,9	- 4,4
Autres pays de l'UE à 27 hors PECO	0,4	- 0,1	- 2,9	- 42,0	- 6,0
PECO membres de l'UE à 27	0,9	4,9	17,2	- 1,6	13,2
Autres pays	22,8	37,7	- 12,9	- 2,1	11,1
Autres pays industrialisés*	13,3	30,4	- 14,0	- 1,6	7,5
Reste du monde	9,5	49,6	- 11,3	- 2,8	17,9
Investissements directs étrangers en France dans le transport	20,6	39,7	11,0	- 20,2	4,1
Union européenne	16,9	54,4	8,6	- 22,4	8,2
Zone euro	16,3	56,3	9,0	- 24,1	8,2
Autres pays de l'UE à 27 hors PECO	0,6	- 6,5	- 13,1	85,9	7,8
PECO membres de l'UE à 27	0,0	- 45,7	- 7,3	- 80,2	- 37,9
Autres pays	3,8	- 11,7	25,7	- 8,8	- 7,5
Autres pays industrialisés*	3,5	- 10,4	13,4	- 0,5	2,8
Reste du monde	0,3	- 27,6	206,5	- 54,0	- 35,0

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

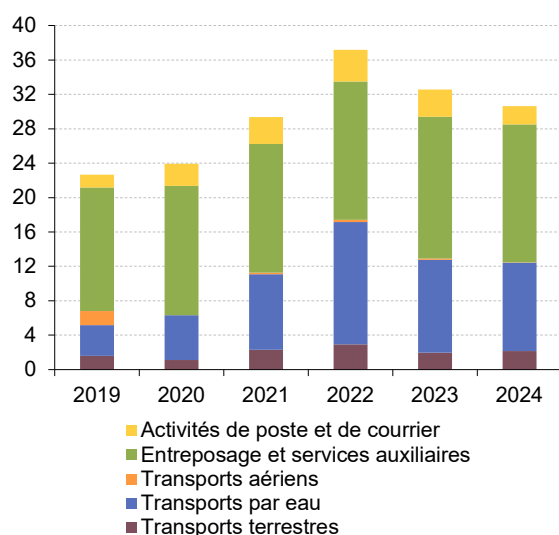
* À la suite de la sortie du Royaume-Uni de l'Union européenne, l'UE 28 a été remplacée par l'UE 27 et le Royaume-Uni a été reclassé dans les « Autres pays industrialisés », pour toutes les années considérées de sorte à disposer d'un périmètre cohérent sur toute la période.

PECO : pays d'Europe centrale et orientale.

Source : Banque de France

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

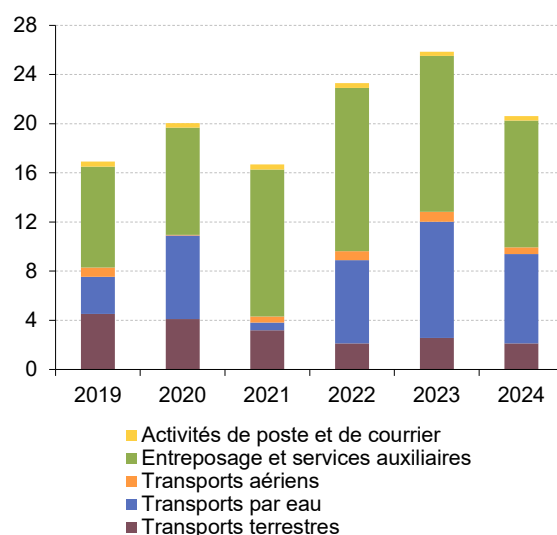
En milliards d'euros



Source : Banque de France

Figure A9-4 Investissements étrangers en France par secteur

En milliards d'euros



Source : Banque de France

Méthodologie

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

Les données de l'année n-1 et n-2, provisoires, peuvent être révisées. En 2024, l'ensemble des données a été révisé à la suite du passage en base 2020 des comptes nationaux.

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

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

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

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

En 2024, les prix augmentent de nouveau dans le transport routier, le transport ferroviaire, les activités logistiques (entreposage et manutention) et les autres services de poste et de courrier, mais à un rythme ralenti. La baisse du coût de l'énergie, notamment la poursuite de la détente des prix du carburant et une légère baisse du prix de l'électricité, freine la hausse des coûts. Les prix du transport fluvial sont quasi stables en 2024, comme l'année précédente. En revanche, les prix du transport aérien baissent moins fortement que l'année dernière et les prix du transport maritime rebondissent, en raison d'un contexte géopolitique très incertain. Les prix de la messagerie et du fret express s'accroissent de nouveau en 2024, un peu plus rapidement que l'année précédente.

LA HAUSSE DES PRIX DU FRET ROUTIER RALENTIT EN 2024

En 2023, la hausse des prix du transport routier de fret ralentit de nouveau (+ 1,2 %, après + 3,6 % en 2023 et + 9,5 % en 2022) - (figures A10-1 et A10-2). Sur les trajets internationaux (+ 0,4 %), cette croissance des prix est la plus faible depuis 2017. Les prix du carburant, principal poste de coût du transport routier, reculent de nouveau en 2024. En revanche, les autres composantes du coût du transport routier augmentent, à un rythme toutefois ralenti. Sur les cinq dernières années, les prix augmentent de 3,0 % par an en moyenne.

LES PRIX DU FRET FERROVIAIRE DÉCÈLÈRENT

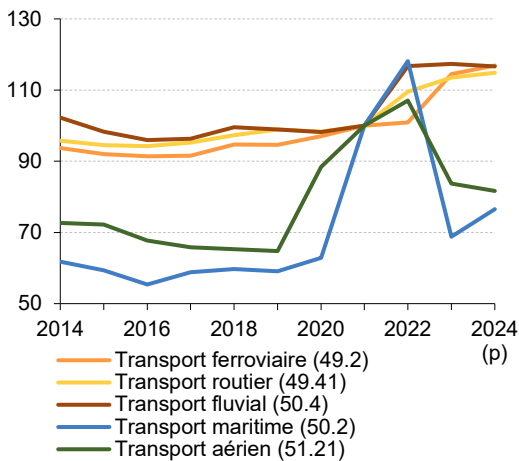
Les prix du transport ferroviaire de fret augmentent de 2,1 % en 2024 par rapport à l'année précédente. En 2023, ils avaient fortement augmenté (+ 13,5 %) en raison notamment du renchérissement du coût de l'énergie pour la traction ferroviaire. Sur les trajets nationaux, la hausse des prix s'est arrêtée (- 0,1 %), alors qu'elle se poursuit sur les trajets internationaux (+ 4,1 % après + 13,6 % en 2023). Les prix du fret ferroviaire augmentent en moyenne de 4,3 % par an au cours des cinq dernières années. Les prix du transport national s'accroissent un peu plus, de 5,4 % en moyenne annuelle contre 2,9 % pour le fret international.

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

	Indice 2024	Évolutions*			
		2022	2023	2024	2024/ 2019
Transport ferroviaire (49.2)	116,9	0,9	13,5	2,1	4,3
National	116,2	2,6	13,3	- 0,1	5,4
International	117,6	- 0,6	13,6	4,1	2,9
Transport routier (49.41)	114,9	9,5	3,6	1,2	3,0
dont international	115,6	10,2	4,5	0,4	3,8
Transport maritime (50.2)	76,6	18,1	- 41,8	11,3	5,3
Transport fluvial (50.4)	116,7	16,8	0,5	- 0,6	3,3
Transport aérien (51.21)	81,6	7,1	- 21,8	- 2,5	4,7

* Évolutions annuelles pour les années 2022, 2023, 2024 ;
évolution annuelle moyenne sur cinq ans pour 2024/2019.
Champ : France.
Sources : Insee ; SDES, base 2021

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



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

LES PRIX DU FRET MARITIME REBONDISSENT ALORS QUE CEUX DU FLUVIAL BAISSENT LÉGÈREMENT

Les prix du transport maritime de fret rebondissent en 2024 (+ 11,3 % après - 41,8 % en 2023). Les perturbations du trafic maritime dues aux attaques en mer Rouge, le déficit hydrique au canal de Panama et la hausse de la demande mondiale sont responsables de ces augmentations.

Les prix du transport fluvial se contractent de 0,6 % en 2024, après une progression de 0,5 % en 2023. Ils restent ainsi à un haut niveau et se sont accrus de 3,3 % par rapport à 2019, en rythme annuel.

LA BAISSÉ DES PRIX DU FRET AÉRIEN SE POURSUIT A UN RYTHME NETTEMENT RALENTI

En 2024, les prix dans le transport aérien de fret baissent de nouveau (- 2,5 %), après une forte baisse en 2023 (- 21,8 %), due essentiellement au reflux des prix du carburant. Les prix du fret aérien restent toutefois nettement supérieurs à leur niveau de 2019, avant la crise sanitaire.

LES PRIX DES ACTIVITÉS LOGISTIQUES AUGMENTENT DE NOUVEAU

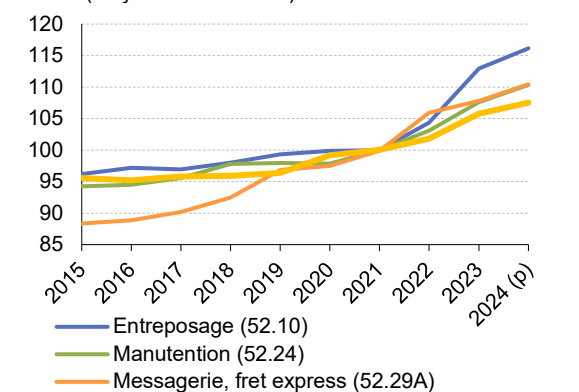
La plupart des prix décélèrent en 2024 : il en va ainsi de l'entreposage et du stockage (+ 2,8 % après une hausse de 8,2 % en 2023), de la manutention (+ 2,6 % après + 4,4 %) et des autres services de poste et de courrier (+ 1,7 % après + 3,9 %). Seuls ceux de la messagerie et du fret express (+ 2,4 % après + 1,8 % en 2023) accélèrent en 2024 (figures A10-3 et A10-4).

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

	Indice 2024	Évolutions (*)			
		2022	2023	2024	2024/2019
Entreposage et stockage (52.10)	116,2	4,4	8,2	2,8	3,2
Manutention (52.24)	110,4	3,1	4,4	2,6	2,4
Messagerie, fret express (52.29 A)	110,5	6,1	1,8	2,4	2,7
Autres services de poste et de courrier (53.2)	107,5	1,8	3,9	1,7	2,2

* Évolutions annuelles pour les années 2022, 2023, 2024 ; évolution annuelle moyenne sur cinq ans pour 2024/2019.
Note : l'enquête Opise (Observation des prix de l'industrie et des services) de l'Insee a commencé à collecter des données sur la messagerie, fret express en 2014.
Champ : France.
Sources : Insee ; SDES, base 2021

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



Note : l'enquête Opise (Observation des prix de l'industrie et des services) de l'Insee a commencé à collecter des données sur la messagerie, fret express en 2014.
(p) : provisoire.
Champ : France.
Source : Insee ; SDES, base 2021

Les indices de prix des transports de fret, de l'entreposage et des services auxiliaires de transport s'inscrivent dans le dispositif européen d'indices de prix à la production des services aux entreprises régis par le règlement-cadre européen sur les statistiques d'entreprises, nommé FRIBS (*Framework Regulation Integrating Business Statistics*).
À ce titre, l'Insee et le SDES produisent trimestriellement ces indices de prix et les diffusent sur leur [site internet](#). Les données présentées dans cette fiche sont des données annualisées construites à partir de données trimestrielles. En 2021, la production de l'indice de prix du fret ferroviaire a été transférée du SDES à l'Insee. Conformément au règlement européen sur les statistiques d'entreprises et à son règlement d'application, les indices de prix de production des services sont diffusés en référence 100 en 2021 à compter du 29 mars 2024.

partie B

Entreprises françaises de transport

— En 2024, les créations hors micro-entreprises (près de 15 000) augmentent par rapport à 2023 et restent en-deçà du niveau de 2019 (- 16,8 %). Avec environ 3 000 redressements judiciaires, soit un niveau record depuis 2000, les défaillances d'entreprises continuent d'augmenter en 2024 (+ 30,9 %).

En 2024, le chiffre d'affaires des entreprises du secteur des transports routiers de fret et services de déménagement, estimé à 63,9 milliards d'euros, augmente à nouveau (+ 2,8 %). Celui des sociétés d'autoroutes concédées atteint 12,7 milliards d'euros, soit une hausse de 3,5 %.

Sous l'impulsion générée par les Jeux olympiques et paralympiques de Paris, la production de la RATP augmente encore (+ 5,9 %) en 2024. Le chiffre d'affaires de Rail Logistics Europe, qui assure 62 % du transport ferroviaire de marchandises en tonnes-kilomètres, retrouve son niveau de 2022 après une année 2023 difficile. L'activité de SNCF Voyageurs poursuit sa hausse, avec un nombre de voyageurs-kilomètres en augmentation de 6,0 % en 2024.

En 2024, l'indice d'activité des services de transports fluviaux intérieurs rebondit (+ 1,9 %) tandis que les services de transport maritime de passagers progressent de 3,7 %. L'activité des compagnies aériennes s'accroît et est presque revenue à son niveau d'avant la pandémie.

Avec près de 267 milliards d'euros de chiffre d'affaires en 2023, les entreprises du secteur des transports et de l'entreposage ont réalisé 6 % du chiffre d'affaires des entreprises françaises (hors agriculture). Tous les soldes intermédiaires de gestion se replient.



B1. Démographie des entreprises de transport

Depuis le milieu des années 2010, le nombre d'entreprises (unités légales ; voir encadré) du secteur des transports et de l'entrepôtage connaît une forte croissance sous l'effet du développement des livraisons à domicile et, dans une moindre mesure, des taxis et VTC. En 2022, on dénombrait ainsi près de 205 600 unités légales. Cependant ce nombre baisse pour la première fois en huit ans (- 7,7 % par rapport à 2021), principalement dans les activités de poste et de courrier. En 2024, les créations hors immatriculations de micro-entrepreneurs (près de 15 000) augmentent par rapport à 2023 mais restent en deçà du niveau de 2019 (- 16,8 %). Les défaillances d'entreprises continuent d'augmenter en 2024 (+ 30,9 %) avec environ 3 000 redressements judiciaires et atteignent un niveau record depuis 2000.

EN 2022, LE NOMBRE D'ENTREPRISES DIMINUE POUR LA PREMIERE FOIS DEPUIS 2017

Depuis le milieu des années 2010, le nombre d'entreprises du secteur des transports et de l'entrepôtage a plus que doublé sous l'effet du développement des livraisons à domicile et, dans une moindre mesure, des taxis et VTC. Selon les dernières données disponibles sur les stocks d'entreprises (voir encadré), on dénombrait ainsi 205 600 unités légales en 2022, contre 96 660 en 2014. Leur nombre a cependant diminué en un an (- 7,7 %).

Depuis 2016, le sous-secteur des « activités de poste et de courrier », comprenant notamment la livraison à domicile, est le plus fort contributeur aux variations du nombre d'entreprises : une croissance de + 68,9 % par an en moyenne jusqu'en 2021 pour atteindre 91 700 entreprises, puis une baisse de 23,9 % en 2022 (figure B1-1). Avec environ 69 800 unités en 2022, ce secteur représente 34 % de l'ensemble des entreprises des transports et de l'entrepôtage, juste derrière le transport de voyageurs par taxis, VTC inclus, (36 %) - (figure B1-2).

EN 2024, LES CRÉATIONS D'ENTREPRISES CLASSIQUES AUGMENTENT MAIS RESTENT EN DEÇÀ DU NIVEAU DE 2019

Hors immatriculations de micro-entrepreneurs, le nombre de créations d'entreprises dans le secteur des transports et de l'entrepôtage, qui avait diminué en 2023 (- 3,1 %), augmente à nouveau en 2024 (+ 3,7 %). Il reste bien inférieur à son niveau de 2019 avant la crise sanitaire (- 16,8 %) et s'établit à environ 15 000 nouvelles entreprises (figure B1-3).

Le plus grand pourvoyeur de créations classiques en 2024 est le secteur du transport de voyageurs avec 8 930 nouvelles unités (60 % des créations) sous l'impulsion quasi exclusive du secteur des « transports de voyageurs par taxis » qui comprend les voitures de transport avec chauffeur (VTC) et connaît une hausse des créations d'entreprises de 15,5 %. Les créations dans le secteur des transports de marchandises (+ 1,0 %) et dans celui des « autres services de transport » (- 0,5 % de créations « classiques ») sont quasiment stables, alors qu'elles fléchissent fortement dans les activités de poste et de courrier, qui incluent notamment les livraisons à domicile (- 29,6 %). En 2024, les créations sont supérieures à celles d'avant-crise sanitaire en 2019 pour le transport de voyageurs (+ 12,0 %) et pour les autres services de transport (+ 10,4 %), évoluent peu dans le transport de marchandises (- 0,9 %) et sont bien moindres pour les activités de poste et de courrier (- 75,3 %).

partie B : entreprises françaises de transport

Figure B1-1 Nombre d'entreprises (unités légales) dans le secteur transports et entreposage
Niveau en unités, évolutions en %

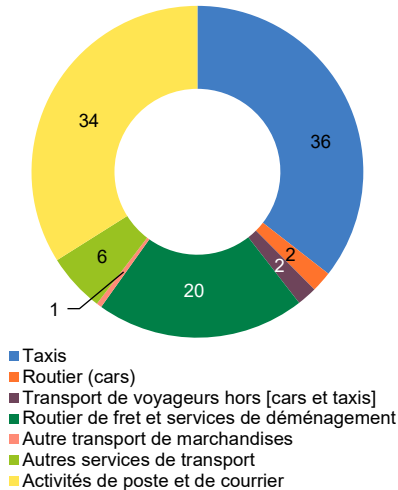
	Niveau 2022	Évolution annuelle 2022/ 2021	Évolution annuelle moyenne 2022/ 2017
Transport de voyageurs	81 219	3,2	5,0
Taxis (et VTC)	73 057	3,4	5,8
Routier (cars)	4 154	1,6	- 4,8
Transport de voyageurs hors [cars et taxis]	4 008	2,3	3,8
Transport de marchandises	42 901	4,4	4,1
Routier de fret et services de déménagement	41 849	4,4	4,2
Autre transport de marchandises	1 052	4,4	1,0
Autres services de transport	11 716	3,1	3,5
Activités de poste et de courrier	69 795	- 23,9	45,1
Transports et entreposage	205 631	- 7,7	11,5

Note : les dernières données disponibles sur les stocks d'entreprises portent sur l'année 2022 et sont estimées selon la nouvelle méthodologie (voir encadré, partie « Création d'entreprise »).

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

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

Figure B1-2 Répartition sectorielle en 2022 des entreprises de transports et entreposage (unités légales)
En % du nombre d'entreprises



Note : les dernières données disponibles sur les stocks d'entreprises portent sur l'année 2022.

Champ : voir figure B1-1.

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

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

	Niveau 2024	Évolutions annuelles		Évolution 2024/ 2019
		2023	2024	
Transport de voyageurs	8 925	4,7	13,3	12,0
Taxis (et VTC)	8 452	6,2	15,5	13,7
Routier (cars)	186	- 5,4	- 29,3	39,9
Transport de voyageurs hors [cars et taxis]	287	- 15,8	- 4,0	- 28,1
Transport de marchandises	3 877	- 11,5	1,0	- 0,9
Routier de fret et services de déménagement	3 827	- 11,5	1,4	- 0,4
Autre transport de marchandises	50	- 12,2	- 23,1	- 24,2
Autres services de transport	841	4,2	- 0,5	10,4
Activités de poste et de courrier	1 322	- 15,9	- 29,6	- 75,3
Transports et entreposage	14 965	- 3,1	3,7	- 16,8

Champ : voir figure B1-1.

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

Figure B1-4 Nouvelles immatriculations de micro-entrepreneurs dans le secteur transports et entreposage
Niveau en unités, évolutions en %

	Niveau 2024	Évolutions annuelles		Évolution 2024/ 2019
		2023	2024	
Transport de voyageurs	10 979	36,3	22,1	54,9
Taxis (et VTC)	10 129	36,0	25,0	52,3
Routier (cars)	415	53,9	- 9,2	134,5
Transport de voyageurs hors [cars et taxis]	435	26,0	0,9	68,6
Transport de marchandises	8 481	72,3	52,1	370,1
Routier de fret et services de déménagement	8 429	73,5	52,2	374,9
Autre transport de marchandises	5	- 9,1	30	79,3
Autres services de transport	1 401	41,8	16,0	76,4
Activités de poste et de courrier	70 900	0,4	28,4	29,8
Transports et entreposage	91 761	8,1	29,2	42,7

Champ : voir figure B1-1.

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

LES NOUVELLES IMMATICULATIONS DE MICRO-ENTREPRENEURS AUGMENTENT NETTEMENT EN 2024

Après avoir nettement marqué le pas en 2022 (- 39,8 %), les nouvelles immatriculations de micro-entrepreneurs ont progressé à nouveau en 2023 (+ 8,1 %) puis fortement en 2024 (+ 29,2 %), pour s'élever à près de 91 800 unités (figure B1-4), loin cependant du niveau record de 2021 (environ 109 100 immatriculations). Le transport de marchandises est le secteur qui connaît la plus forte croissance (+ 52,1 %), principalement tiré par le « transport routier de fret et services de déménagement », tandis que les activités de poste et de courrier enregistrent la plus forte augmentation des immatriculations (environ + 15 700).

De 2012 à 2020, la part des micro-entrepreneurs dans l'ensemble des créations a progressé régulièrement, passant de 31 % à 88 %. La tendance s'est inversée les deux années suivantes, avant une nouvelle progression en 2023 et 2024 (+ 4,5 points par rapport à 2022) pour s'établir à 86,0 % (figure B1-5). Ce taux est nettement supérieur à celui de l'ensemble des secteurs principalement marchands (64 %).

LES DÉFAILLANCES D'ENTREPRISES ATTEIGNENT UN NIVEAU RECORD EN 2024

En 2024, près de 3 000 défaillances ont été prononcées (+ 30,9 % par rapport à 2023), soit le plus haut niveau depuis 2000 (figure B1-6). Après les mesures gouvernementales de soutien à la suite de la crise sanitaire qui les ont limitées en 2020 et 2021, les défaillances sont reparties nettement à la hausse depuis 2022. Elles touchent surtout le transport routier de fret et les services de déménagement (+ 30,4 %) et les taxis (+ 41,1 %).

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

	2022	2023	2024	Part annuelle moyenne 2019-2024
Transport de voyageurs	47	53	55	50
Taxis (et VTC)	46	53	55	50
Routier (cars)	52	63	69	58
Transport de voyageurs hors [cars et taxis]	49	59	60	52
Transport de marchandises	43	59	69	49
Routier de fret et services de déménagement	43	59	69	49
Autre transport de marchandises	37	38	51	40
Autres services de transport	51	59	62	54
Activités de poste et de courrier	96	97	98	96
Transports et entreposage	82	83	86	84
Ensemble des activités marchandes non agricoles	61	63	64	62

Champ : voir figure B1-1.
Source : Insee, répertoire des entreprises et des établissements (Sirene)

Figure B1-6 Défaillances d'entreprises dans le secteur transports et entreposage
Niveau en unités, évolutions en %

	Niveau 2024	Évolutions annuelles		Évolution 2024/2019
		2023	2024	
Transport de voyageurs	764	20,6	33,3	9,1
Taxis (et VTC)	659	19,7	41,1	19,4
Routier (cars)	66	28,3	- 2,9	- 28,3
Transport de voyageurs hors [cars et taxis]	39	18,8	2,6	- 30,4
Transport de marchandises	1 955	39,6	30,4	62,2
Routier de fret et services de déménagement	1 947	40,5	30,4	62,8
Autre transport de marchandises	8	- 45,5	33,3	- 11,1
Autres services de transport	191	10,5	39,4	17,2
Activités de poste et de courrier	85	14,5	7,6	118,0
Transports et entreposage	2 995	31,3	30,9	42,1

Champ : voir figure B1-1.
Source : Bodacc, calculs Banque de France

Entreprise au sens juridique

Le terme « entreprises » désigne dans cette fiche (B1), au sens juridique, les unités légales marchandes inscrites au répertoire Sirene de l'Insee (Système informatisé du répertoire national des entreprises et des établissements) et recensées à l'aide du dispositif SIDE (Système d'information de la démographie d'entreprises). Pour de plus amples informations, les définitions de démographie d'entreprises sont présentées dans la partie Définitions en annexe.

Défaillance d'entreprise

La défaillance d'entreprise correspond dans les statistiques de l'Insee à l'ouverture d'une procédure de redressement judiciaire à l'encontre d'une entreprise. Cette procédure intervient lorsque l'entreprise est en situation de cessation de paiements, c'est-à-dire qu'elle n'est plus en mesure de faire face à son passif exigible avec son actif disponible. Les statistiques de défaillances d'entreprises couvrent l'ensemble des jugements prononçant soit l'ouverture d'une procédure de redressement judiciaire, soit directement la liquidation judiciaire. Elles ne tiennent pas compte de l'issue des procédures : redressement par continuation ou reprise, ou liquidation (voir définition sur [insee.fr](https://www.insee.fr)). 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 économique de l'entreprise.

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

En 2024, l'Insee a mis à jour les estimations du nombre d'entreprises (stocks) en appliquant cette nouvelle méthodologie pour la période 2014-2021. Ces stocks produits par le dispositif SIDE sont plus restreints qu'auparavant, car un nombre significatif d'unités légales ou d'établissements n'ont pas d'activité économique réelle ou observable, bien que leur cessation n'ait pas été déclarée au répertoire Sirene (*Démographie des entreprises : stocks des unités légales et des établissements économiquement actifs*, Insee Résultats, mars 2024).

B2.1 Entreprises de transport routier

En 2024, le chiffre d'affaires des entreprises du secteur des transports routiers de fret et services de déménagement, estimé à 63,9 milliards d'euros, augmenterait à nouveau (+ 2,8 % après - 0,1 % en 2023 et + 11,4 % en 2022) grâce à l'augmentation des volumes transportés.

Le chiffre d'affaires des sociétés d'autoroutes concédées poursuit sa hausse en 2024. Il atteint 12,7 milliards d'euros, soit une hausse de 3,5 % par rapport à 2023 et un niveau supérieur à celui de 2019 (10,8 milliards d'euros). À 1,3 milliard d'euros en 2024, les investissements se redressent légèrement après avoir atteint en 2023 leur minimum depuis 2006 inclus.

Transport routier de marchandises (TRM)

NOUVELLE HAUSSE DU CHIFFRE D'AFFAIRES EN 2024

Selon de premières estimations, le chiffre d'affaires des entreprises de transport routier de fret et services de déménagement atteindrait 63,9 milliards d'euros en 2024, en hausse par rapport à 2023 (+ 2,8 %) - (figure B2.1-1). Cette hausse est notamment due à celle des volumes transportés (+ 3,4 %).

Les dépenses d'achats de carburants diminueraient assez fortement (- 7,6 %), suite à la forte baisse du coût du gazole professionnel (- 6,6 %) et à celle, plus modérée, de la consommation totale de carburants des poids lourds français (- 1,2 %) - (voir fiche G3). Cette diminution freinerait la hausse de l'ensemble des consommations intermédiaires (+ 1,4 %), tandis que la production augmenterait de 2,8 %. La valeur ajoutée brute (VAb) progresserait de 5,4 % en 2024, les charges de personnel hors intérim de 1,2 % et l'excédent brut d'exploitation de 29,1 %. Ainsi le taux de marge (EBE / VAb) passerait de 11,2 % en 2023 à 13,7 % en 2024.

Figure B2.1-1 **Comptes des entreprises de transport routier de fret et services de déménagement**
Niveaux en millions d'euros, évolutions en %, différence de taux en points

	Niveau 2023 (p)	Niveau 2024 (e)	Évolutions annuelles		
			2022	2023 (p)	2024 (e)
Chiffre d'affaires ¹	62 127	63 889	11,4	- 0,1	2,8
Production	60 525	62 242	11,4	- 0,5	2,8
Consommations intermédiaires	39 038	39 592	13,9	- 1,6	1,4
dont achats de carburant	7 342	6 781	17,2	- 1,3	- 7,6
Valeur ajoutée brute (VAb)	21 486	22 650	6,8	1,6	5,4
Charges de personnel	18 503	18 734	6,8	3,5	1,2
Excédent brut d'exploitation (EBE)	2 404	3 105	12,7	- 13,9	29,1
Taux de marge = EBE / VAb	11,2 %	13,7 %	0,7 pt	- 2,0 pt	2,5 pt
Nombre d'entreprises (en unités)	39 960	-	4,0	4,3	-

¹ L'évolution du chiffre d'affaires est estimée pour l'année 2024 à partir d'une combinaison de plusieurs indicateurs :
- l'activité mesurée par le nombre de tonnes-kilomètres transportées (nationales et internationales) pour compte d'autrui par le pavillon français du TRM multipliée par l'indice des prix du transport routier de fret ;
- l'indice de chiffre d'affaires de l'Insee, calculé à partir des déclarations de TVA.

(p) : provisoire ; (e) : estimé.

Champ : secteurs associés aux codes 49.41A, 49.41B, 49.41C et 49.42Z de la nomenclature NAF rév. 2.

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

LA HAUSSE DES COÛTS EST LÉGÈREMENT SUPÉRIEURE À LA HAUSSE DES PRIX

En 2024 en moyenne annuelle, les prix des prestations augmentent de 0,7 % pour le national sur la longue distance (i. e. les transports dont les contraintes d'exploitation rendent impossible ou aléatoire le retour journalier du conducteur à son domicile) et de 2,2 % pour l'international - (figure B2.1-2). Les coûts pour les entreprises sur la longue distance affichent une légère hausse (+ 1,3 %), la baisse du coût du gazole professionnel (- 6,6 %) étant contrebalancée par l'augmentation des autres coûts, de 3,0 % (utilisation des infrastructures) à 6,9 % (personnel de conduite) - (figure B2.1-4).

Sur la courte distance, les prix évoluent également moins vite que les coûts en 2024 : en moyenne annuelle, les prix croissent de 1,1 % tandis que les coûts sont relativement stables : + 1,6 % pour les ensembles articulés jusqu'à 44 tonnes et + 2,4 % pour les véhicules porteurs - (figure B2.1-3).

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

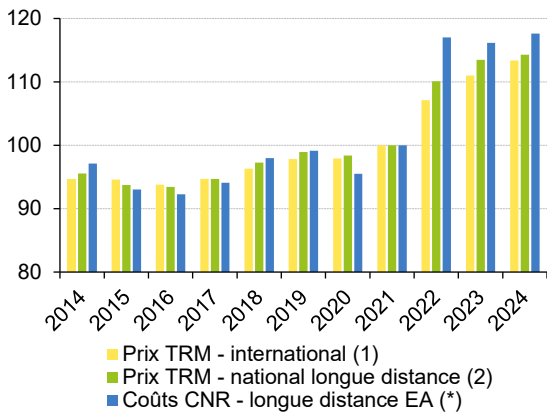
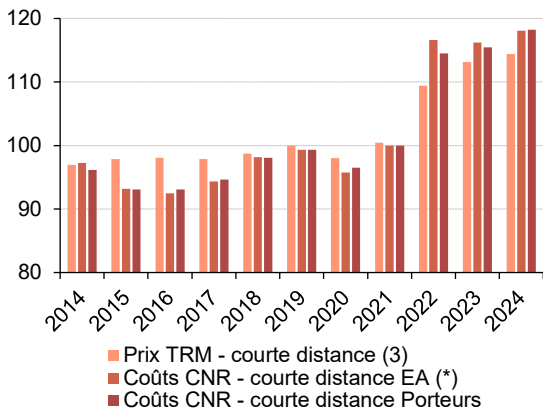


Figure B2.1-3 Prix et coûts TRM courte distance
En moyenne annuelle, indice en base 100 en 2021



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

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

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

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

Sources : SDES ; Insee-Opise ; CNR

Figure B2.1-4 Indices de coûts des transports routiers de fret longue distance
Évolution annuelle en %

Évolution de l'indice	2022	2023	2024	Évolution annuelle moyenne 2024/2019
Gazole professionnel (coût cuve / pompe après remboursement partiel de la TICPE)	47,9	- 12,9	- 6,6	4,2
Maintenance (entretien, réparation, pneus)	6,1	4,3	3,9	3,8
Infrastructures (péages, taxe à l'essieu)	1,9	4,6	3,0	2,2
Détention du matériel (renouvellement, financement, assurances)	3,6	3,9	3,3	2,3
Personnel de conduite (salaires et charges)	7,7	8,1	6,9	4,5
Frais de déplacement (repas et nuitées)	3,0	6,4	4,6	3,1
Charges de structure (personnel administratif)	6,1	6,5	4,5	3,7
Indice synthétique hors gazole	5,4	6,1	4,9	3,5
Indice synthétique	17,3	- 0,7	1,3	3,5

Source : CNR

Transport routier de voyageurs

Jusqu'en 2011, les services interrégionaux de transport par autocar exploités en France étaient exclusivement des services conventionnés par les autorités organisatrices de transports. En 2011, le marché s'est ouvert et les entreprises de transport public routier de personnes peuvent depuis assurer des services réguliers interurbains, appelés services librement organisés (SLO). En 2015, le marché des SLO comptait cinq opérateurs nationaux : Eurolines, Flixbus, Ouibus, Megabus, Starshipper. En 2024, il n'en compte plus que deux : FlixBus et BlaBlaCar. Huit opérateurs régionaux sont également actifs en 2024.

LE CHIFFRE D'AFFAIRES DES SLO ATTEINT UN NOUVEAU RECORD

Selon le rapport annuel sur le transport par autocar de l'Autorité de régulation des transports (ART)¹, le trafic des autocars SLO a connu une progression notable en 2024 (+ 11 % de passagers, contre + 26 % en 2023). Cette croissance est principalement attribuable à l'augmentation de la fréquentation domestique, qui représente 62 % du total. Cette dernière a crû de 14 % par rapport à 2023 et de 5 % par rapport à 2019. Quant à la fréquentation internationale, qui constitue les 38 % restants, elle augmente de 6 % sur un an et de 82 % depuis 2019.

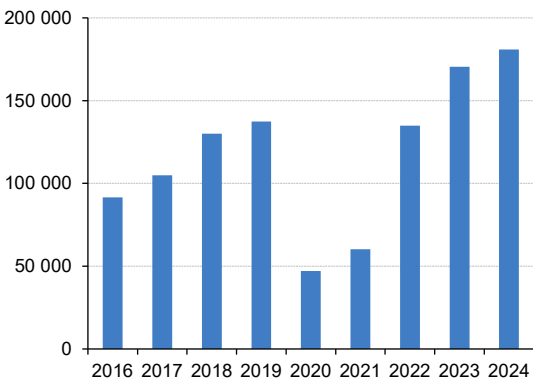
Le chiffre d'affaires généré par les liaisons domestiques atteint un nouveau record en 2024 depuis la libéralisation du marché, avec un montant de 181 millions d'euros (+ 6 % sur un an), dépassant le niveau de 2019 qui était de 137 millions d'euros (figure B2.1-5). Cette augmentation s'explique par une hausse de la fréquentation (+ 12 % de passagers-kilomètres sur les liaisons domestiques), la recette moyenne par passager pour 100 km ayant diminué (- 5 %).

En 2024, on dénombre 142 entreprises partenaires des opérateurs SLO (14 de plus qu'en 2023) ; 107 sont françaises (contre 99 en 2023).

Le secteur des autocars SLO emploie 2 745 équivalents temps plein (ETP) au dernier trimestre 2024, incluant conducteurs, emplois directs et en sous-traitance : cette augmentation de 299 ETP par rapport au dernier trimestre 2023 a été possible dans le contexte d'une pénurie de conducteurs moins aigüe en 2023 et 2024 qu'en 2022. L'emploi de ce secteur est cependant inférieur de 197 ETP à celui de la même période de 2019 (figure B2.1-6).

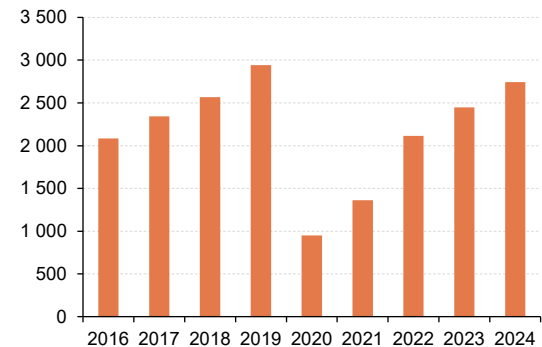
Le parc d'autocars utilisés par les SLO, également en croissance en 2024, comprend 658 véhicules au quatrième trimestre après 582 au quatrième trimestre 2023 ; on en comptait 624 au quatrième trimestre 2019.

Figure B2.1-5 **Chiffre d'affaires des SLO**
En milliers d'euros HT



Source : ART

Figure B2.1-6 **Emplois des SLO**
En nombre d'équivalent temps plein (ETP) au dernier trimestre de l'année



Source : ART

¹ Rapport annuel 2024 sur le marché du transport par autocar de l'ART.

Sociétés d'autoroutes concédées

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

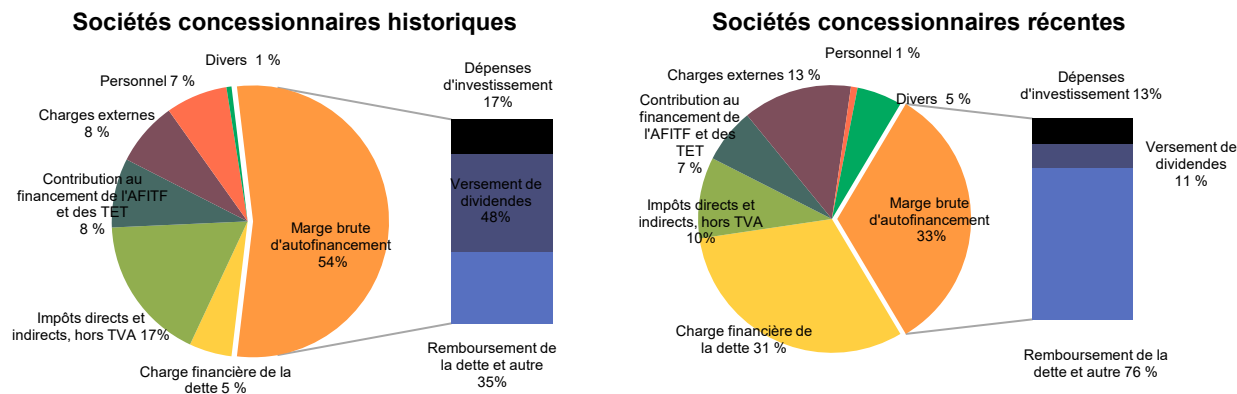
Les contrats de concession ont une durée de vie calculée pour que le produit des recettes s'équilibre avec les charges supportées par le concessionnaire durant la vie de la concession. Les ouvrages restent la propriété de l'État et les contrats prévoient à leur terme la remise des biens en bon état sans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

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

31 % DES RESSOURCES DES SOCIÉTÉS « RÉCENTES » COUVRENT LA CHARGE FINANCIÈRE DE LA DETTE

En 2024, pour les sociétés « récentes », la charge financière de la dette s'élève à 217 millions d'euros, soit 31 % de leurs ressources, tandis que ce ratio tombe à seulement 5 % pour les sociétés « historiques », qui s'approchent de leur terme (figure B2.1-7). Pour les sociétés « récentes », le versement de dividendes représente 12 % de la marge brute d'autofinancement et 4 % de leurs ressources tandis que pour les sociétés « historiques », le versement de dividendes pèse pour 26 % de leurs ressources. Les impôts directs et indirects (hors TVA) payés par les sociétés « historiques » comptent pour 17 % de leurs ressources et la contribution au financement de l'AFIT France et des TET (trains d'équilibre du territoire) pour 8 %.

Figure B2.1-7 Utilisation des ressources en 2024



Note : les sociétés historiques incluent ASF, Escota, Cofiroute, APRR, Area, Sanef, SAPN, ATMB et SFTRF. Les sociétés récentes comportent Alis, Alicorne, Adelac, CEVM, Aliénor, Arcour, Atlandes, Albea, Arcos. 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.

Lecture : pour les sociétés concessionnaires récentes, la marge brute d'autofinancement (qui représente 33 % des ressources) se répartit pour 13 % en dépenses d'investissement, 11 % en versement de dividendes et 76 % en remboursement de la dette et autre.

Source : DGITM

LE CHIFFRE D'AFFAIRES POURSUIT SA PROGRESSION EN 2024 TANDIS QUE LES INVESTISSEMENTS RESTENT FAIBLES

Le chiffre d'affaires des sociétés d'autoroutes concédées s'élève à 12,7 milliards d'euros en 2024 (donnée provisoire), en hausse de 3,5 % et dépasse nettement son niveau d'avant-crise sanitaire en 2019 (10,8 milliards d'euros). Il est constitué quasi exclusivement des recettes des péages (*figure B2.1-8*). Entre 2019 et 2024, le chiffre d'affaires a crû en moyenne annuelle de 3,4 %.

Les consommations intermédiaires poursuivent leur hausse en 2024 (+ 3,5 %). Malgré cela, la valeur ajoutée progresse (+ 3,6 % en 2024) et atteint 11,2 milliards d'euros en 2024, bien au-dessus de son niveau de 2019 (+ 16,2 %). Les charges de personnel croissent plus fortement en 2024 (+ 7,5 % après + 2,9 % en 2023) tandis que les effectifs salariés continuent de reculer (- 1,6 %) pour la dix-huitième année consécutive (*figure B2.1-9*). Les impôts, taxes et versements assimilés augmentent, notamment du fait de l'introduction de la taxe sur l'exploitation des infrastructures de transport de longue distance (TEIT-LD).

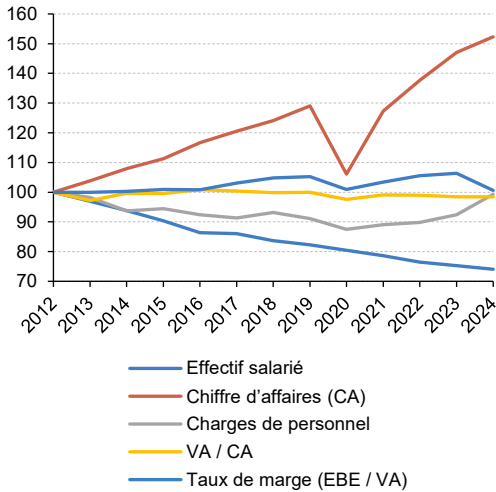
L'excédent brut d'exploitation, quant à lui, diminue en 2024 (- 2,1 %) et s'élève à 8,8 milliards d'euros soit près de 900 millions d'euros de plus qu'en 2019. Après un très bas niveau en 2023, les investissements augmentent nettement en 2024 (+ 19,8 %) pour atteindre 1,3 milliard d'euros, un niveau qui reste cependant faible. Les emprunts et dettes financières au 31 décembre 2024 diminuent (- 2,0 %) pour la troisième année consécutive et s'établissent à 30,5 milliards d'euros soit l'équivalent de 2,4 années de chiffre d'affaires.

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

	Niveau 2024 (p)	Évolutions annuelles			Évolution annuelle moyenne 2024/ 2019 (p)
		2022	2023 (p)	2024 (p)	
Effectif salarié	10 899	- 2,7	- 1,5	- 1,6	- 2,1
Chiffres d'affaires (CA)	12 721	8,1	6,9	3,5	3,4
dont péages	12 328	8,9	5,9	4,2	3,3
Consommations intermédiaires (CI)	1 559	8,7	11,7	3,5	5,9
Valeur ajoutée (= CA - CI)	11 162	8,0	6,2	3,6	3,1
Charges de personnel	901	0,8	2,9	7,5	1,7
Impôts, taxes et versements assimilés	1 511	13,1	- 2,4	45,9	6,7
Excédent brut d'exploitation (EBE)	8 750	10,2	7,0	- 2,1	2,1
Investissements	1 273	7,6	- 31,2	19,8	- 1,8
Emprunts et dettes financières au 31/12	30 547	- 0,7	- 3,1	- 2,0	- 1,9

(p) : provisoire.
Source : DGITM

Figure B2.1-9 Évolution de l'effectif salarié, des charges de personnel, du chiffre d'affaires et des ratios comptables
En base 100 en 2012



Note : données 2023 et 2024 provisoires.
Source : DGITM

B2.2 Entreprises de transport collectif urbain (TCU)

En 2024 en Île-de-France, sous l'impulsion de la demande de transports générée par les Jeux olympiques et paralympiques, la production de l'établissement public industriel et commercial (EPIC) RATP augmente encore (+ 5,9 % après + 12,7 % en 2023). Dans un contexte de détente des prix de l'énergie, l'excédent brut d'exploitation augmente pour la première fois en trois ans (+ 11,2 %). La capacité d'autofinancement progresse nettement (+ 18,6 %) mais les investissements destinés à accroître la capacité de transport diminuent légèrement (- 1,0 %). La Société des grands projets (anciennement Société du Grand Paris), qui a la charge de la mise en place du Grand Paris Express, poursuit ses investissements à un rythme soutenu (3,6 milliards d'euros après 3,5 milliards d'euros en 2023).

En province, les recettes commerciales, la production kilométrique et le trafic affichent des hausses en 2024. Ces trois indicateurs progressent dans tous les types de réseaux à l'exception de la production kilométrique des agglomérations de petite taille (- 1,3 %).

TCU en Île-de-France

EN ÎLE-DE-FRANCE, LA PRODUCTION DE LA RATP DANS L'ÉLAN DES JEUX OLYMPIQUES DE 2024

L'année 2024 a été marquée par une bonne dynamique de l'activité de la RATP dans le contexte du défi, relevé avec succès, des Jeux olympiques et paralympiques : le trafic voyageurs en Île-de-France atteint 3 108 millions de voyageurs (+ 4,3 % par rapport à 2023), grâce à une nette amélioration de la production de l'offre de transport, notamment sur le réseau de bus, et à la mise en service d'extensions majeures du réseau parisien (+ 25 km de lignes avec les prolongements des lignes de métro 11 et 14 ainsi de la ligne de tramway T3b). Le trafic a également bénéficié de l'impact des Jeux olympiques et paralympiques et de la remontée du tourisme, accentué par le contre-effet des grèves et émeutes urbaines de 2023².

Ainsi, la production de la RATP augmente encore en 2024 (+ 5,9 % après + 12,7 % en 2023) - (figure B2.2-1) pour s'établir à 6,5 milliards d'euros. Les produits du contrat IDFM-RATP 2021-2024 en représentent l'essentiel : ils incluent les recettes voyageurs, tarifées sur décisions d'IDFM, ainsi que les rémunérations versées par IDFM. Ces dernières ont fait l'objet en décembre 2023 d'une indexation sur l'inflation par un avenant.

En 2024, dans un contexte de détente des prix de l'énergie qui limite l'augmentation des consommations intermédiaires (+ 7,4 %), la valeur ajoutée brute s'accroît nettement (+ 5,0 %) pour atteindre 3 956 millions d'euros. Malgré des charges de personnel qui progressent encore (+ 6,8 %) et des impôts, taxes et versements assimilés qui rebondissent (+ 22,1 %), l'excédent brut d'exploitation s'affiche en hausse pour la première fois en trois ans (+ 11,2 % après - 12,1 % en 2023 et - 9,7 % en 2022) et s'établit à 1 052 millions d'euros. Le résultat d'exploitation s'élève à 220 millions d'euros. Sa progression (+ 43,8 %) est fortement majorée par l'effet exceptionnel de la plus-value sur l'apport de 229 millions d'euros d'actifs de l'EPIC à RATP Habitat. Cet apport d'actifs permet au bénéfice (résultat comptable positif) de s'établir à 260 millions d'euros, soit une amélioration de 251 millions d'euros. La capacité d'autofinancement s'accroît nettement (+ 18,6 %) pour atteindre 917 millions d'euros.

² Rapport annuel Groupe RATP 2024, page 22 (le trafic de l'année de référence pré-crise sanitaire est calculé en cumulant le trafic de janvier à novembre 2019 et celui du mois de décembre 2018 (pour neutraliser l'impact des grèves de décembre 2019)).

partie B : entreprises françaises de transport

Figure B2.2-1 Les comptes de l'EPIC RATP
Niveau en millions d'euros, évolutions en %, évolutions du
taux de marge en points

	Niveau 2024	Évolutions annuelles			Évolution annuelle moyenne 2024/ 2019
		2022	2023	2024	
Production	6 501	0,8	12,7	5,9	4,1
Consommations intermédiaires	2 544	- 1,7	37,3	7,4	8,8
Valeur ajoutée brute (VAb)	3 956	1,9	1,4	5,0	1,6
Impôts, taxes et versements assimilés	270	18,3	1,2	22,1	- 3,0
Charges de personnel	3 146	1,0	9,3	6,8	3,3
Excédent brut d'exploitation (EBE)	1 052	- 9,7	- 12,1	11,2	- 0,3
Taux de marge (EBE / VAb) en %	26,6	- 11,4 pts	- 13,3 pts	6,0 pts	- 1,8 pt
Dotations aux amortissements	824	2,5	1,2	4,2	3,3
Résultat d'exploitation	220	- 27,7	- 49,3	43,8	- 8,2
Résultat comptable	260	- 62,0	- 89,2	n. s.	14,6
Capacité d'autofinancement	917	- 12,5	- 11,7	18,6	0,3

n. s. : non significatif.
Source : RATP

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

	Niveau 2024	Évolutions annuelles			Évolution annuelle moyenne 2024/ 2019
		2022	2023	2024	
Capacité d'autofinancement	917	- 12,5	- 11,7	18,6	0,3
Aides à l'investissement	1 053	- 8,4	15,5	- 11,0	6,8
Investissements réalisés	1 992	- 3,3	6,5	- 1,0	2,9
Matériel roulant	465	5,2	0,7	- 19,0	12,7
Croissance de la capacité de transport	21	- 33,5	102,2	- 61,7	- 13,8
Modernisation et entretien	443	8,4	- 4,5	- 14,4	16,0
Infrastructures	1 490	- 6,2	8,5	4,7	0,4
Contrat de plan État-région IdF	281	- 11,6	- 21,8	- 10,9	- 12,9
Modernisation et entretien	1 208	- 3,6	22,1	9,2	6,1
Autres ¹	38	- 41,7	69,7	140,3	27,6
Besoin de financement ²	258	n. s.	n. s.	n. s.	n. s.
Endettement en fin d'année	5 450	- 4,4	0,4	5,0	1,2

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

DES INVESTISSEMENTS ORIENTÉS VERS LA MODERNISATION ET L'ENTRETIEN DES
INFRASTRUCTURES

Les investissements réalisés par la RATP diminuent légèrement en 2024 (- 1,0 % après + 6,5 % en 2023) pour
s'établir à 1 992 millions d'euros (figure B2.2- 2).

Les investissements pour le matériel roulant, d'un montant de 465 millions d'euros en 2024, sont en baisse de
près d'un cinquième par rapport à 2023 : les dépenses pour l'entretien des matériels roulants existants (443 millions
d'euros) diminuent de 14,4 % et 21 millions d'euros seulement sont investis pour des matériels roulants
supplémentaires (- 61,7 % par rapport à 2023).

En revanche, les investissements consacrés à la modernisation et l'entretien des infrastructures augmentent
encore (+ 9,2 % après + 22,1 % en 2023) et atteignent 1 208 millions d'euros. Cependant, au global, les
investissements dans les infrastructures augmentent de seulement 4,7 % en 2024, du fait d'une diminution de
10,9 % des versements pour les opérations d'infrastructures financées par le contrat de plan État- région
(281 millions d'euros).

L'endettement au 31 décembre 2024 s'accroît nettement (+ 5,0 % après + 0,4 % en 2023) pour s'établir à
5 450 millions d'euros, ce qui représente une hausse de 1,2 % en moyenne annuelle depuis 2019.

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

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

partie B : entreprises françaises de transport

Aux termes de la loi relative aux services express régionaux métropolitains (SERM) du 27 décembre 2023, la SGP peut également prendre part à l'élaboration ou assurer la maîtrise d'ouvrage des projets de SERM. Elle intervient ainsi, notamment via sa filiale SGP Dev, dans 14 des 26 SERM créés.

La SGP développe en outre une stratégie de valorisation immobilière via une autre filiale, la Société du Grand Paris Immobilier (SGP I), chargée de mener des opérations de co- promotion immobilière avec des opérateurs privés : ainsi en 2024, la SGP a apporté plus d'un million d'euros de fonds propres à la société civile de construction vente (SCCV) « Créteil Gare L'Échat » créée l'année précédente ; une autre SCCV a été créée en 2024 à Villiers-sur-Marne, en partenariat avec la société Sefri-Cime Promotion.

Avec 1 313 millions d'euros en 2024 - (figure B2.2- 3), les produits de fonctionnement (hors produits financiers) de la SGP augmentent de 40,1 % sur un an grâce à l'augmentation de la fiscalité transférée (+ 55 millions d'euros) qui constitue les deux tiers de ses recettes mais surtout à la hausse des règlements d'Ile- de- France Mobilités (IDFM) pour le matériel roulant qui génère pour la SGP un produit de 383 millions d'euros.

Les charges - hors charges de personnel - connaissent une très forte augmentation en 2024, à la suite essentiellement de l'acquisition de divers matériels roulants dans le cadre des conventions passées avec IDFM et la RATP. De plus, les dotations aux amortissements et provisions ont plus que doublé en 2024 par rapport à 2023, compte tenu principalement de la mise en service en milieu d'exercice de la prolongation de la ligne 14 et du démarrage de l'amortissement des infrastructures correspondantes.

La SGP a investi 3,6 milliards d'euros en 2024 (après 3,5 milliards en 2023) pour la poursuite des travaux sur l'ensemble des lignes. La dette émise depuis 2017 par la SGP s'élève à 31,8 milliards d'euros en 2024 (+ 7,1 % en un an) dont l'essentiel (28,2 milliards d'euros) provient d'émissions obligataires.

En 2024, l'exercice se solde par un déficit de 43 millions d'euros, après un déficit de 152 millions d'euros en 2023. Cette apparente amélioration s'explique toutefois par une importante correction du montant des stocks de matériel roulant de la ligne 14 (119 millions d'euros) qui n'avait pas été enregistrée pour la publication des comptes de 2023. Si la correction effectuée sur les stocks avait été enregistrée en 2023, le résultat de 2023 aurait été un déficit d'un peu moins de 33 millions d'euros et non de 152 millions d'euros. Dans ce cas, c'est une légère dégradation du déficit qui serait constaté entre 2023 et 2024, celle-ci s'expliquant par la hausse des charges de fonctionnement (+ 38,5 %) et des charges financières (+ 17,2 %), que la forte hausse des recettes (+ 39,7 %) ne compense pas.

Figure B2.2- 3 Comptes de la Société des grands projets
Niveaux en millions d'euros, évolutions en %

	Niveau 2024	Évolutions annuelles		
		2022	2023	2024
Produits de fonctionnement	1 312,8	- 14,4	14,2	40,1
Produits financiers	9,2	- 4,8	- 2,4	0,2
Charges de fonctionnement	936,0	1,1	46,6	38,5
dont charges de personnel	126,7	20,8	8,3	9,5
dont consommation de marchandises et d'approvisionnement	554,4	- 7,7	89,2	57,8
dont dotation aux amortissements	44,1	43,4	42,0	178,1
dont autres charges	210,9	- 0,9	22,7	9,3
Charges d'intervention	67,5	- 70,1	4,6	- 40,8
Charges financières	361,6	30,1	28,8	17,2
Résultat d'activité	- 43,2	156,0	- 841,4	71,6
Dettes	31 791,8	6,5	9,8	7,1

Source : rapport des commissaires aux comptes sur les comptes annuels de la SGP 2024

TCU hors Île- de- France

EN PROVINCE, LES RECETTES DU TRAFIC PROGRESSENT EN 2024

D'après les chiffres provisoires de l'enquête de conjoncture de l'Union des transports publics et ferroviaires (UTPF), les recettes de trafic des transports collectifs urbains de province (TCUP) progressent en 2024 (+ 8,5 %) - (figures B2.2- 4 et B2.2- 5). Le « trafic » (nombre de voyages) et la production kilométrique augmentent aussi sensiblement (respectivement + 7,4 % et + 5,9 %). Ces indicateurs progressent pour chaque type de réseau (grandes agglomérations - classe 1, agglomérations de taille moyenne - classe 2, petites agglomérations - classe 3), à l'exception de la production kilométrique des petites agglomérations (- 1,3 %).

Figure B2.2- 4 Transports collectifs urbains de province
En %

Type de réseaux	Évolutions annuelles 2024		
	Production ¹	Trafic ²	Recettes ³
Ensemble	5,9	7,4	8,5
Classe 1 (plus de 250 000 habitants desservis)	7,0	8,3	9,0
Classe 2 (entre 100 000 et 250 000 habitants desservis)	2,4	1,7	3,2
Classe 3 (moins de 100 000 habitants desservis)	- 1,3	4,1	6,4

¹ Production = nombre total de kilomètres produits.

² Trafic = nombre total de voyages réalisés.

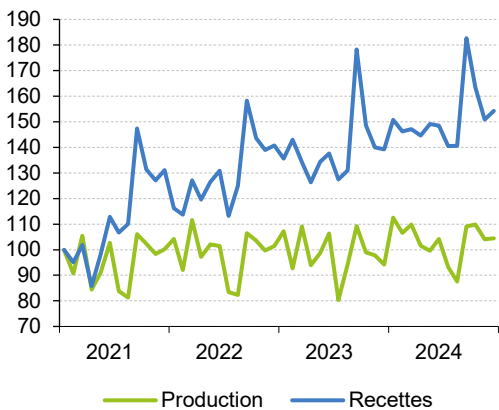
³ Recettes = recettes commerciales.

Champ : réseaux suivis par l'UTPF.

Source : UTPF, données provisoires

Figure B2.2- 5 Évolution des recettes et de la production des réseaux des transports collectifs urbains de province

En indice base 100 en janvier 2021



Champ : réseaux suivis par l'UTPF.

Source : UTPF, données provisoires

B2.3 Entreprises de transport ferroviaire

Le secteur du transport ferroviaire est dominé par le groupe SNCF, organisé autour d'une société mère, SNCF SA, et composé principalement de Rail Logistics Europe, SNCF Voyageurs et SNCF Réseau.

En 2024, le chiffre d'affaires de Rail Logistics Europe, qui assure 62 % du transport ferroviaire de marchandises en tonnes-kilomètres en France, retrouve son niveau de 2022 après une année 2023 difficile. L'activité de SNCF Voyageurs poursuit sa hausse, s'établissant largement au-dessus de son niveau d'avant crise sanitaire. En 2024, le nombre de voyageurs-kilomètres augmente de 6,0 % par rapport à 2023. Les produits de son trafic voyageurs croissent de 5,6 % par rapport à l'année précédente, dépassant de 9,7 % leur niveau de 2019.

Les comptes de SNCF Réseau, chargé de l'exploitation et l'entretien du réseau ferré français, se redressent après une année 2023 difficile. En 2024, son résultat d'exploitation augmente de 15,4 %.

Transport ferroviaire de fret

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

EN 2024, LE CHIFFRE D'AFFAIRES DE RAIL LOGISTICS EUROPE AUGMENTE FORTEMENT

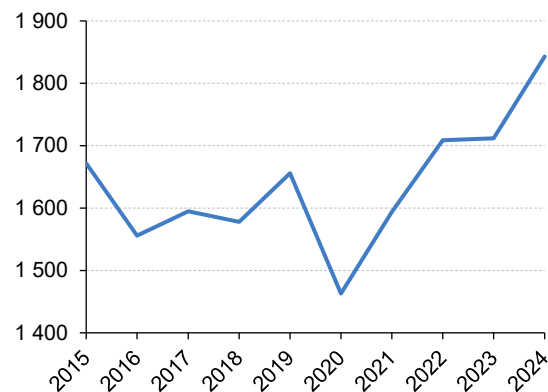
Le groupe SNCF, qui assure 62 % du transport de marchandises en tonnes-kilomètres en 2024, est leader sur le marché français. Créée en 2021, sa filiale Rail Logistics Europe, qui a remplacé TFMM (Transport ferroviaire et multimodal de marchandises), regroupe des activités d'entreprises ferroviaires de transport de marchandises, d'opérateurs de transport combiné et de commissionnaires en Europe et dans le monde, à travers plusieurs entreprises (SAS Fret SNCF, Captrain, Combicargo, Forwardis et VIIA). En 2024, avec 1 843 millions d'euros, son chiffre d'affaires est en forte progression par rapport à 2023 (+ 7,7 %), année durant laquelle le niveau élevé des prix de l'énergie avait eu des répercussions prononcées en particulier pour les produits industriels (figure B2.3-1). Cette progression est aussi liée à l'effet des grèves de 2023. Son bénéfice avant intérêts, impôts, dépréciation et amortissement (BAIIA) s'établit à 211 millions d'euros en 2024, et retrouve un niveau comparable à 2022 après la forte baisse de 2023.

À la suite de la procédure engagée par la Commission européenne pour subventions dérogeant aux règles de la concurrence, un plan de discontinuité économique a été négocié avec les instances européennes et a contraint Fret SNCF à céder progressivement 23 flux à des opérateurs alternatifs en 2024. Le groupe SNCF perd ainsi six points de part de marché en 2024. La scission de Fret SNCF au 1^{er} janvier 2025, seconde étape de ce plan, est confirmée

par la direction avec la création de deux sociétés : Hexafret reprend l'activité non cédée de Fret SNCF et Technis reprend l'activité de maintenance du matériel roulant.

Figure B2.3-1 Chiffre d'affaires de TFMM (jusqu'en 2020) et Rail Logistics Europe (à partir de 2021)

En millions d'euros



Source : rapports financiers du groupe SNCF

Transport ferroviaire de voyageurs

Le secteur du transport ferroviaire de voyageurs reste largement dominé par la SNCF. L'activité de SNCF Voyageurs comprend le transport en trains à grande vitesse en France et en Europe (InOui, TGV France-Europe, Eurostar), le transport régional de voyageurs (TER), le transport en Île-de-France (Transilien), le transport en trains à grande vitesse à bas coût (OUIGO, Izy) et en trains de moyennes et longues distances en France (Intercités), ainsi que la commercialisation (SNCF Connect)³.

Depuis juillet 2023, la compagnie ferroviaire espagnole Renfe Viajeros opère sur les axes Barcelone-Lyon et Madrid-Marseille, marquant ainsi une nouvelle étape dans l'ouverture du marché ferroviaire français à la concurrence. La Renfe est le deuxième concurrent à entrer sur ce marché après l'arrivée de Trenitalia sur l'axe Paris-Lyon-Milan en 2020. Pour les TER, deux appels d'offres pour l'exploitation des lots « Étoile d'Amiens » et « Tram-train - Sud Loire » ont été attribués à SNCF Voyageurs en 2023 ; Transdev a été désigné comme attributaire pressenti sur le lot Nancy-Contrexéville pour une mise en service prévue fin 2027, et démarre en 2025 l'exploitation de la ligne Marseille-Toulon-Nice.

EN 2024, L'ACTIVITÉ DE SNCF VOYAGEURS EST LARGEMENT SUPÉRIEURE A SON NIVEAU D'AVANT-CRISE SANITAIRE

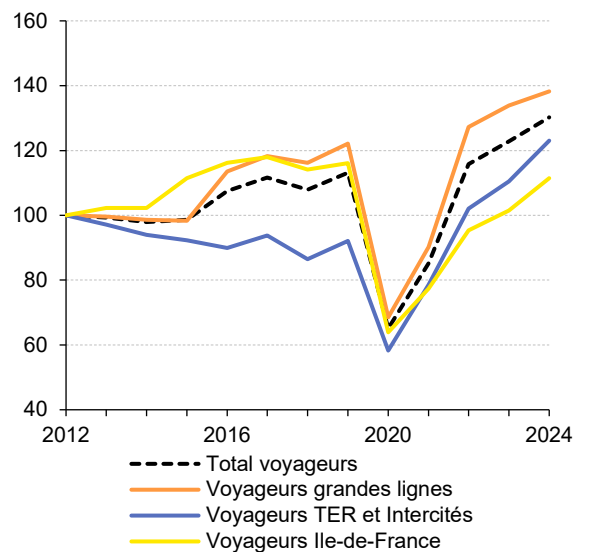
En 2024, l'activité de SNCF Voyageurs continue de progresser à un rythme soutenu. Le nombre de voyageurs-kilomètres augmente de 6,0 % par rapport à 2023, dépassant largement le niveau d'avant-crise sanitaire (+ 15,1 % par rapport à 2019). Cette hausse de la fréquentation concerne tous les services : + 3,3 % sur les grandes lignes (grande vitesse), + 11,9 % sur les TER, + 9,8 % sur les lignes d'Île de France (services de transport ferroviaire de proximité en Île-de-France) et + 9,0 % pour les Intercités. Cependant, la fréquentation en Île-de-France et celle des Intercités restent en deçà de leur niveau d'avant-crise (respectivement - 4,0 % et - 20,1 % par rapport à 2019) - (figure B2.3-2). Cette situation s'explique principalement par les transferts de lignes Intercités vers des lignes TER sous l'autorité des régions depuis 2017 (le nombre de voyageurs-kilomètres des TER a ainsi augmenté de 52,2 % par rapport à 2019) pour les Intercités, et par le recours au télétravail en Île-de-France.

Figure B2.3-2 Transport de voyageurs à la SNCF
En milliards de voyageurs-kilomètres, évolution en %

	Niveau 2024	Évolutions annuelles	
		2024	2024/2019
Total voyageurs	108	6,0	15,1
Voyageurs grandes lignes ¹	67	3,3	13,2
Voyageurs Intercités	4	9,0	- 20,1
Voyageurs TER	23	11,9	52,2
Voyageurs Île-de-France ²	13	9,8	- 4,0

¹ Grandes lignes : InOui, TGV France-Europe, Eurostar, OUIGO.
² Voyageurs Île-de-France : Transilien et RER exploités par SNCF Voyageurs.
Source : SNCF Voyageurs

Figure B2.3-3 Évolution du transport de voyageurs (en voyageurs-kilomètres) de SNCF Voyageurs
En indice base 100 en 2012



Source : SNCF Voyageurs

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

partie B : entreprises françaises de transport

Les produits du trafic voyageurs sont supérieurs à leur niveau de 2023, affichant une hausse de 5,6 % (figure B2.3-4). Pour les services à grande vitesse (grandes lignes), ils dépassent largement leur niveau d'avant-crise avec une augmentation de 15,9 % par rapport à 2019. Les TER connaissent une progression encore plus marquée avec une hausse de 18,9 % par rapport à 2019, principalement due aux transferts de la responsabilité de lignes de l'État aux régions. En miroir, les produits du trafic des lignes Intercités sont inférieurs à leur niveau de 2019, enregistrant une baisse de 19,6 %.

Malgré une baisse de 17,6 % par rapport à 2023, le résultat net du groupe SNCF Voyageurs demeure positif pour la troisième année consécutive à 807 millions d'euros en 2024.

Figure B2.3-4 Comptes de SNCF Voyageurs
Niveau en millions d'euros, évolution en %

	Niveau 2024	Évolutions annuelles	
		2024	2024/2019
Production	21 700	8,1	21,0
dont produits du trafic	9 624	5,6	9,7
dont prestations de service pour les AO et le STIF et compensations tarifaires	8 522	11,0	47,5
Consommations intermédiaires	13 476	9,6	30,2
dont redevance infrastructure	4 366	12,2	10,9
Valeur ajoutée	8 224	5,8	12,4
Rémunérations	5 562	11,2	6,2
Excédent brut d'exploitation (EBE)	2 011	- 5,2	60,1
Résultat net	807	- 17,6	38,1

Source : SNCF Voyageurs

Gestionnaire d'infrastructures ferrées

SNCF Réseau, société détenue entièrement par le groupe SNCF, assure la gestion, l'entretien, la modernisation et la sécurité du réseau ferré national. Elle est responsable de la sécurité des lignes et garantit l'accès au réseau et aux infrastructures de services pour ses clients : 41 entreprises ferroviaires titulaires d'une licence et d'un certificat de sécurité unique qui peuvent circuler sur le réseau et 21 entreprises « candidats autorisés » qui ne peuvent pas circuler sur le réseau, et qui réservent uniquement des sillons qu'elles confient à l'entreprise ferroviaire de leur choix pour la circulation.

LE RÉSULTAT NET DE SNCF RÉSEAU REDEVIENT POSITIF POUR LA PREMIÈRE FOIS DEPUIS 2012

En 2024, les produits d'exploitations de SNCF Réseau sont en hausse de 8,6 % par rapport à 2023, à 15 681 millions d'euros, et dépassent largement leur niveau d'avant-crise (+ 16,8 % par rapport à 2019) - (figure B2.3-5). Cette croissance est principalement due à la hausse des redevances d'infrastructure (+ 7,7 % après + 6,1 % en 2023) qui représentent 44 % des produits de SNCF Réseau.

Les charges d'exploitation poursuivent leur hausse entamée en 2021 (+3,6 % après + 5,1 % en 2023). Le résultat d'exploitation rebondit néanmoins de 15,4 % en 2024 après la forte baisse de 2023 (- 17,2 %) pour s'établir à 479 millions d'euros. Il reste largement inférieur à son niveau d'avant-crise (- 29,1 % par rapport à 2019).

Fin 2024, la dette à long terme de SNCF Réseau s'élève à 18,0 milliards d'euros, en baisse de 4,6 % par rapport à fin 2023, tandis que sa capacité d'autofinancement augmente de 23,4 % à 2 061 millions d'euros.

Dans le contexte de la crise sanitaire, un plan de relance a été engagé avec l'État en septembre 2020 pour financer des investissements dans le cadre du renouvellement et de la modernisation du réseau ferroviaire. Un premier volet de 4,1 milliards d'euros de recapitalisation du groupe SNCF pour financer les investissements sur le réseau a été versé en trois ans à SNCF Réseau : 1,7 milliard d'euros en 2021, 1,8 milliard d'euros en 2022 et le solde de 644 millions d'euros en mars 2023. Le deuxième volet concerne 600 M€ de produits de cessions que le groupe SNCF s'est engagé à mobiliser pour financer les investissements sur le réseau et dans les gares et qui sont alloués à SNCF Réseau sur la période 2021-2025.

En 2023 a été annoncée une « nouvelle donne ferroviaire » consistant en un plan de 100 milliards d'euros qui viendront s'ajouter d'ici à 2040 aux sommes déjà engagées pour le transport ferroviaire. Cette « nouvelle donne » s'est traduite en 2023 par une hausse de 100 millions d'euros de l'enveloppe destinée à la régénération et à la modernisation du réseau, puis 300 millions d'euros en 2024.

Figure B2.3-5 **Comptes de SNCF Réseau**
Niveau en millions d'euros, évolutions en %

	Niveau 2024	Évolutions annuelles			
		2022	2023	2024	2024/2019
Produits d'exploitation	15 681	3,2	2,4	8,6	16,8
<i>dont redevances d'infrastructure</i>	6 862	10,0	6,1	7,7	19,0
<i>dont contribution de l'État aux charges d'infrastructures</i>	506	6,9	0,7	- 12,2	2,6
Charges d'exploitation	14 797	3,0	5,1	3,6	16,1
<i>dont production immobilisée</i>	5 425	- 2,3	1,5	2,2	3,5
<i>dont dotation aux amortissements</i>	2 609	7,4	4,3	7,5	232,4
<i>dont charges de personnel</i>	nd	4,6	3,6	nd	nd
Résultat d'exploitation	479	10,4	- 17,2	15,4	- 29,1
Résultat financier	- 405	ns	ns	ns	ns
Résultat net de l'exercice	117	ns	ns	ns	ns

Capacité d'autofinancement	2 061	4,2	- 5,1	23,4	15,8
Investissements réseau	5 830	- 2,3	3,1	1,5	13,3
Dette à long terme au 31/12	18 004	- 39,8	9,5	- 4,6	- 65,5

ns = non significatif ; nd = disponible.
Source : SNCF Réseau

B2.4 Entreprises de transport par eau (maritime et fluvial)

En 2024, l'indice d'activité des services de transports (IAST) fluviaux intérieurs rebondit de 1,9 %, tandis que les services de transport maritime de passagers progressent de 3,7 % tout en demeurant en deçà de leur niveau de 2019. Le chiffre d'affaires consolidé du groupe CMA CGM repart à la hausse (+ 18,0 % après - 36,9 % en 2023), porté à la fois par l'augmentation des taux de fret et par la progression du volume de conteneurs transportés.

L'excédent brut d'exploitation de Voies navigables de France (VNF), gestionnaire de 80 % du réseau fluvial français, enregistre également un rebond en 2024 (+ 28,6 %), après une forte baisse en 2023 (- 21,5 %). L'avancement des travaux engagés par la Société du Canal Seine-Nord Europe (SCSNE), chargée de la réalisation de l'infrastructure reliant les bassins de la Seine et de l'Oise au réseau européen, entraîne une hausse des dépenses d'investissement (+ 21,1 %) ainsi que des charges de personnel (+ 12,5 %).

La production des grands ports maritimes sous tutelle de l'État poursuit sa progression en 2024 (+ 1,4 %). La hausse de leur excédent brut d'exploitation (+ 3,9 %) leur permet de financer l'augmentation de leurs investissements (+ 18,5 %) tout en poursuivant une politique de désendettement.

Services de transport maritime et fluvial

EN 2024, LE VOLUME D'ACTIVITÉ DU TRANSPORT FLUVIAL REBONDIT

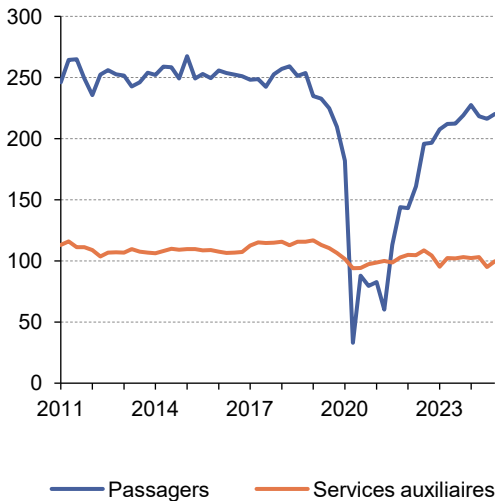
Après avoir fortement baissé en 2022 et 2023, l'indice d'activité des services de transports (IAST) fluviaux intérieurs (hors transit) se rétablit (+ 1,9 %) en 2024 (figure B2.4-1), malgré un trafic céréalier à son plus bas niveau depuis 2009 et un secteur de la construction toujours en berne. L'augmentation de l'activité se concentre dans la région Grand Est tandis que les régions Île-de-France et Normandie ont été impactées par la fermeture de la navigation sur une partie de la Seine durant les Jeux olympiques et paralympiques de 2024.

Figure B2.4-1 Indice d'activité des services de transport (IAST) fluvial de marchandises
En indice base 100 en 2021



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

Figure B2.4-2 Indices d'activité des services de transport (IAST) maritime
En indice base 100 en 2021



Données corrigées des variations saisonnières.
Source : SDE

EN 2024, L'ACTIVITÉ DU TRANSPORT MARITIME POURSUIT SA REPRISE

L'indice d'activité des services de transport (IAST) maritime pour les passagers poursuit son rebond post-Covid (+ 3,7 %) en 2024 (*figure B2.4-2*), tout en demeurant inférieur de près de 12 % à son niveau moyen sur la période 2011-2019. La hausse de l'activité en 2024 est principalement tirée par l'augmentation du trafic transmanche de passagers voyageant en ferry et par la hausse du nombre d'escales de passagers en croisière sur la façade de la Manche et la façade méditerranéenne.

En 2024, l'indice d'activité des services auxiliaires de transport maritime diminue légèrement (- 0,7 %) et reste inférieur de plus de 9 % à son niveau moyen sur la période 2011-2019.

L'activité du groupe CMA CGM, troisième opérateur mondial de ligne régulière conteneurisée (en nombre de conteneurs transportés), repart à la hausse après une année 2023 fortement impactée par le ralentissement du transport maritime de marchandises conteneurisées. En 2024, le volume de conteneurs transportés par le groupe s'établit à 23,6 millions d'équivalent vingt pied (EVP), en hausse de 8,3 % par rapport à l'année précédente. Dans le même temps, le chiffre d'affaires du groupe augmente de 18,0 % et son EBITDA de 5,1 points par rapport à l'année précédente grâce à la hausse des taux de fret du transport maritime. La déstabilisation géopolitique en mer Rouge ainsi qu'une sécheresse au Panama ont fortement perturbé le passage par les canaux de Suez et de Panama, ce qui a conduit à créer des tensions sur les chaînes d'approvisionnement mondiales.

Dans le secteur du transport de passagers par ferry, la compagnie Bretagne Angleterre Irlande SA (Brittany Ferries), détenue majoritairement par la coopérative agricole Sica de Saint-Pol-de-Léon (Finistère), dessert les îles britanniques et l'Espagne. En 2024, la compagnie a transporté 1,99 million de passagers, soit une hausse de 6,5 % par rapport à 2023. Sur les lignes transmanche, qui représentent la majeure partie de son activité passagers, Brittany Ferries a transporté 1,49 million de passagers, en augmentation de 6,9 %. Le trafic opéré par la compagnie sur les lignes Espagne et Irlande a atteint 505 000 passagers, en progression de 5,4 % par rapport à 2023.

En 2024, le transport de passagers par ferry entre la Corse et la France continentale est principalement assuré par trois compagnies. Corsica Ferries, leader du secteur, a transporté 2,48 millions de passagers sur la desserte Corse - France continentale, en hausse de 0,8 % par rapport à 2023. Corsica Linea a enregistré 587 000 passagers, soit une augmentation de 3,2 % sur la même période. La Méridionale, qui détient une part de marché plus réduite avec 258 000 passagers, voit son trafic entre la Corse et la France continentale progresser de 14,1 %.

Gestionnaires d'infrastructures fluviales

L'EXCÉDENT BRUT D'EXPLOITATION DE VNF AUGMENTE

Créé en 1991, Voies navigables de France (VNF) est, depuis 2013, un établissement public à caractère administratif (EPA). Il assure la gestion des voies navigables, des ports fluviaux et des autres dépendances du domaine public fluvial qui lui sont confiées.

En 2024, le chiffre d'affaires de VNF s'établit à 212,2 millions d'euros, en hausse de 17,8 % par rapport à 2023 (*figure B2.4-3*). Cette progression s'explique par l'augmentation conjointe du trafic fluvial et des redevances hydrauliques, dont le barème a été relevé de 10,7 % au 1^{er} janvier 2024. Les recettes de VNF, composées des péages, des taxes hydrauliques et des redevances domaniales, ont atteint 207,4 millions d'euros en 2024, soit une hausse de 18,5 %. La consommation intermédiaire de VNF a également progressé en 2024 (+ 14,6 %), mais dans une moindre mesure, pour atteindre 129,3 millions d'euros. En conséquence, la valeur ajoutée s'est établie à 91,9 millions d'euros, en hausse de 21,1 % par rapport à 2023.

Les subventions de fonctionnement, octroyées principalement par l'État, ont augmenté de 4,1 % en 2024, pour atteindre 266,0 millions d'euros. Les charges de personnel se sont élevées à 254,7 millions d'euros, en hausse de 2,9 %. L'excédent brut d'exploitation (EBE) a rebondi en 2024 (+ 28,6 %) pour s'établir à 82,7 millions d'euros, grâce à la hausse conjuguée de la valeur ajoutée et des subventions de fonctionnement. Ce fort rebond intervient après un EBE particulièrement dégradé en 2023.

En 2024, les investissements engagés par VNF ont atteint 303,3 millions d'euros, financés majoritairement par des subventions d'investissement apportées par l'État, les collectivités territoriales et l'Union européenne, complétées par la capacité d'autofinancement de VNF.

partie B : entreprises françaises de transport

Le 30 avril 2021, VNF et l'État ont signé un contrat d'objectifs et de performance (COP) destiné à favoriser le développement du transport fluvial. Renouvelé le 22 décembre 2023, ce COP prévoit un investissement de 4,3 milliards d'euros sur la période 2023-2032, consacré à la modernisation et au développement des infrastructures fluviales. Il vise notamment une meilleure gestion de la ressource en eau, un accroissement du trafic fluvial et le développement du tourisme fluvial.

Figure B2.4-3 **Comptes de VNF**
Niveau en millions d'euros, évolutions en %

	Niveau	Évolutions annuelles		
	2024	2022	2023	2024
Chiffre d'affaires	212,2	2,6	- 1,6	17,8
Consommations intermédiaires	129,3	4,6	4,5	14,6
Valeur ajoutée brute	91,9	- 3,0	- 7,3	21,1
Charges de personnel	254,7	3,1	4,1	2,9
Impôts et taxes	20,5	2,4	2,3	3,9
Subvention d'exploitation reçues	266,0	0,5	- 0,7	4,1
<i>dont État</i>	257,6	1,5	- 0,5	2,9
Excédent brut d'exploitation	82,7	- 10,1	- 21,5	28,6
Charges financières	13,4	- 6,3	- 5,1	- 11,9
Capacité d'autofinancement	61,8	- 24,1	- 14,3	33,7
Investissements (exécution budgétaire)	303,3	13,7	3,6	- 11,6
Dette MLT au 31-12	0,2	- 1,4	- 4,2	- 41,9

Note de lecture : le chiffre d'affaires a augmenté de 17,8 % en 2024 par rapport à 2023.

Source : VNF

Figure B2.4-4 **Comptes de la SCSNE**
Niveau en millions d'euros, évolutions en %

	Niveau	Évolutions annuelles		
	2024	2022	2023	2024
Chiffre d'affaires	n. s.	n. s.	n. s.	n. s.
Consommations intermédiaires	3,1	97,7	- 13,6	4,3
Valeur ajoutée brute	9,2	- 2,6	35,1	19,0
Charges de personnel	8,1	18,5	12,5	12,5
Impôts et taxes	n. s.	n. s.	n. s.	n. s.
Subvention d'exploitation reçues	n. s.	n. s.	n. s.	n. s.
Excédent brut d'exploitation	n. s.	n. s.	n. s.	n. s.
Charges financières	n. s.	n. s.	n. s.	n. s.
Capacité d'autofinancement	1,0	n. s.	n. s.	n. s.
Investissements	121,3	- 9,0	16,7	21,1
Dette MLT au 31-12	57,0	n. s.	n. s.	n. s.

n. s. = non significatif.

Source : SCSNE

LES INVESTISSEMENTS DE LA SCSNE SE POURSUIVENT

La Société du Canal Seine-Nord Europe (SCSNE) a pour mission principale de réaliser le canal Seine-Nord Europe, une infrastructure fluviale reliant Compiègne à Aubencheul-au-Bac et connectant les bassins de la Seine et de l'Oise au réseau européen à grand gabarit. Ce canal pourra accueillir des bateaux de 185 mètres de long et 11,40 mètres de large, capables de transporter jusqu'à 4 400 tonnes de marchandises, soit l'équivalent de 220 camions.

Les travaux, engagés en 2017, devraient aboutir à une mise en service en 2030. L'ouvrage comptera 60 ponts et 6 grandes écluses, répartis sur 107 km de voie fluviale.

Depuis 2021, les investissements se sont intensifiés, atteignant 100,2 millions d'euros en 2023 et 121,3 millions d'euros en 2024. Les subventions d'investissement perçues par la SCSNE se sont élevées à 132,8 millions d'euros en 2024, en hausse de 21,8 % par rapport à 2023. Elles proviennent de l'État (56,0 millions d'euros), des collectivités territoriales (38,1 millions d'euros) et de l'Union européenne (38,7 millions d'euros).

Avec l'avancement du projet, les frais de personnel ont de nouveau progressé en 2024 (+ 12,5 %), pour atteindre 9,2 millions d'euros. Parallèlement, le stock de dette à moyen et long termes contracté par la société est passé de 60,0 millions d'euros en 2023 à 57,0 millions d'euros en 2024 (figure B2.4-4).

Grands ports maritimes

LA PRODUCTION ET LES INVESTISSEMENTS PROGRESSENT EN 2024

En 2024, le chiffre d'affaires des grands ports maritimes (GPM) placés sous tutelle de l'État progresse de 1,8 %, pour atteindre 1,11 milliard d'euros. Les recettes issues des droits de port augmentent de 4 % (486 M€), celles provenant du domaine de 6 % (458 M€), tandis que les autres composantes du chiffre d'affaires s'accroissent de 28 % (169 M€). Cette progression, conjuguée à la baisse des consommations intermédiaires (- 6,2 %), entraîne une hausse de la valeur ajoutée brute de 3,2 % à 809,4 millions d'euros (*figure B2.4-5*).

Les subventions d'exploitation s'élèvent à 96,5 millions d'euros en 2024, en hausse de 3,0 % par rapport à 2023, tandis que les charges de personnel augmentent de 1,9 %, atteignant 490,2 millions d'euros.

L'excédent brut d'exploitation (EBE) progresse de 3,9 % et s'établit à 381,0 millions d'euros, ce qui améliore la capacité d'autofinancement des GPM (+ 8,1 %), désormais fixée à 347,0 millions d'euros.

Les investissements réalisés en 2024 atteignent 535,2 millions d'euros, soit un rebond de 18,5 % par rapport à l'année précédente. Les investissements dans les infrastructures portuaires et la valorisation du foncier nécessitent d'importants besoins de liquidités, partiellement couverts par les capacités d'autofinancement des GPM, ce qui permet de limiter le recours à l'endettement (619,0 millions d'euros), en recul de 2,8 % par rapport à 2023.

Figure B2.4-5 **Comptes des grands ports sous tutelle de l'État**
Niveau en millions d'euros, évolutions en %

	Niveau	Évolutions annuelles		
	2024	2022	2023	2024
Chiffre d'affaires	1112,3	12,2	7,5	1,8
Consommations intermédiaires	312,7	11,9	5,5	- 6,2
Valeur ajoutée brute	809,4	9,1	4,1	3,2
Subventions d'exploitation	96,5	0,9	- 2,4	3,0
Charges de personnel	490,2	7,6	3,4	1,9
Excédent brut d'exploitation	381,0	8,5	2,2	3,9
Charges financières	22,1	- 5,8	60,5	- 41,2
Capacité d'autofinancement	347,0	10,7	9,4	8,1
Investissements	535,2	19,9	- 10,1	18,5
Dette financière	619,0	5,0	- 3,0	- 2,8

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, Haropa Port (établissement public issu de la fusion en 2021 des ports du Havre et de Rouen et du port fluvial de Paris).
- En outre-mer : Guadeloupe, Martinique, Guyane, La Réunion.

Grand port maritime (GPM) de l'État

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

(Direction générale des infrastructures, des transports et des mobilités du ministère en charge des transports)

B2.5 Entreprises de transport aérien

En 2024, l'activité des compagnies aériennes en France s'accroît et est presque revenue à son niveau d'avant la pandémie. Le trafic aérien de l'ensemble des compagnies aériennes (étrangères et françaises) opérant sur le territoire national progresse par rapport à 2023, à 178 millions de passagers, tout en restant un peu en-deçà de son niveau de 2019 (- 0,9 %). Les compagnies françaises ont transporté 66,7 millions de passagers en 2024 (soit + 1,8 % par rapport à 2023 mais - 7,2 % par rapport à 2019). Aéroports de Paris (ADP) est la principale entreprise de services auxiliaires aériens. En 2024, son chiffre d'affaires augmente de 7,5 % par rapport à 2023, s'établissant à 3,4 milliards d'euros.

Compagnies aériennes françaises

L'ACTIVITÉ POURSUIT SA CROISSANCE EN 2024 ET SE RAPPROCHE ENCORE DE SON NIVEAU D'AVANT-CRISE

En 2024, le trafic aérien de l'ensemble des compagnies aériennes (étrangères et françaises) opérant en France augmente en 2024 par rapport à 2023 pour atteindre 178,0 millions de passagers. Il est presque revenu à son niveau de 2019, avant la crise sanitaire (- 0,9 % par rapport à 2019). Sur l'ensemble des compagnies opérant sur le territoire national, les compagnies françaises transportent 37 % des passagers et 31 % du fret. L'activité de transport de voyageurs de ces compagnies progresse en 2024 (+ 4,2 % pour les passagers-kilomètres et + 1,8 % pour les passagers par rapport à 2023) et se rapproche de son niveau d'avant la crise sanitaire (- 1,1 % pour les passagers-kilomètres et - 7,2 % pour les passagers par rapport à 2019) - (figure B2.51).

Le nombre de passagers transportés par le groupe Air France, principal groupe français dans le transport aérien avec 56 millions de voyageurs transportés au départ ou à l'arrivée des aéroports français en 2024, progresse de 2,1 % par rapport à 2023 (+ 4,5 % de passagers-km). Cette croissance est due à sa filiale à bas coûts, Transavia (passagers : + 9,5 %, passagers-km : + 9,8 %), alors qu'Air France reste en retrait (passagers : - 0,1 %, passagers-km : + 3,8 %). Corsair, la plus grande compagnie française (en passagers-kilomètres) hors groupe Air France, affiche 1 474 millions de passagers en 2024 (+ 4,3 % par rapport à 2023) et 9,8 milliards de passagers-kilomètres (+ 1,5 % par rapport à 2023).

Figure B2.5-1 Activités des principales compagnies aériennes françaises

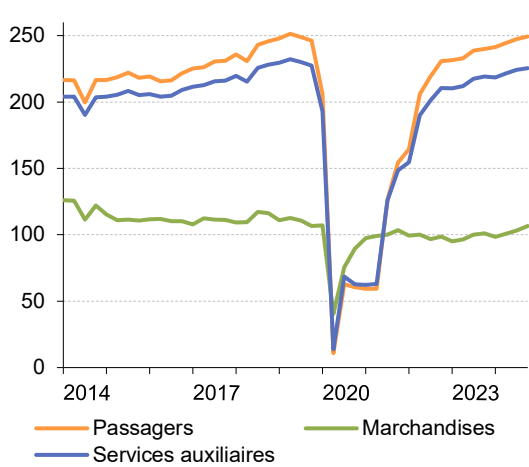
Passagers-kilomètres en millions, passagers en milliers, évolutions en %

Compagnies françaises	Passagers-km		Passagers	
	2024	2024/2023	2024	2024/2023
Groupe Air France	169 030	4,5	56 018	2,1
Air France	147 376	3,8	42 290	- 0,1
Transavia France	21 654	9,8	13 728	9,5
Corsair	9 790	1,5	1 474	4,3
Air Caraïbes	9 154	6,6	1 712	8,9
French Bee	8 573	6,7	1 000	7,9
Air Austral	5 457	- 1,8	1 208	- 0,4
Air Tahiti Nui	3 467	6,2	374	8,6
Aircalin	1 375	- 18,4	297	- 27,1
Air Corsica	1 332	2,9	2 290	3,3
ASL Airlines France	575	44,8	406	43,7
Air Tahiti	348	- 1,4	972	- 3,2
Autres compagnies	534	- 16,3	921	- 25,0
Total	209 635	4,2	66 671	1,8

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

Figure B2.5-2 Indices d'activité des services de transports aériens

En indice base 100 en 2021



Données corrigées des variations saisonnières.

Source : SDES

partie B : entreprises françaises de transport

L'activité du transport aérien de passagers, mesurée par l'indice d'activité des services de transport (IAST) aérien de passagers, augmente de nouveau en 2024 (+ 4,2 % par rapport à 2023, après + 14,9 % l'année précédente) et se rapproche de son niveau d'avant crise (- 1,2 % par rapport à 2019) - (figure B2.5-2). L'activité du transport aérien de marchandises augmente également de 4,2 % en 2024, après avoir stagné en 2023 (- 0,5 %). Elle est toutefois toujours assez éloignée de son niveau d'avant la crise sanitaire (- 7,2 % par rapport à 2019). Dans les services auxiliaires de transports aériens, l'activité s'accroît également en 2024 (+ 3,6 % par rapport à 2023) et s'établit à - 3,2 % de son niveau de 2019.

LA PART DES COMPAGNIES FRANÇAISES SUR LES FAISCEAUX ÉTRANGERS DIMINUE EN 2024

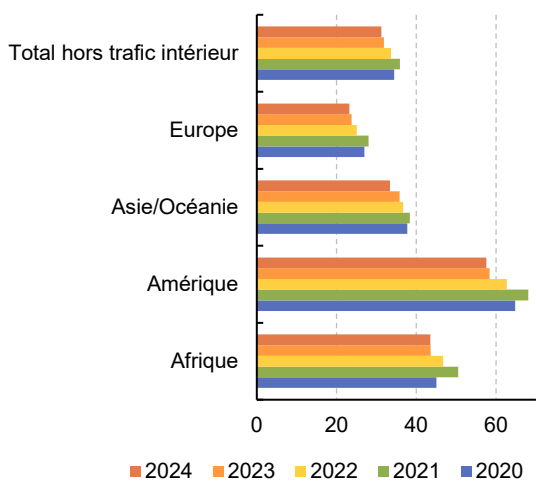
En 2024, la part des compagnies françaises sur l'ensemble des faisceaux internationaux (à partir de la métropole) s'établit à 31,3 % du trafic, en diminution de 0,6 point en un an. Elle revient à son niveau de 2019. Cette part recule sur quasiment tous les grands faisceaux (figure B2.5-3). Elle diminue notamment de 2,4 points sur l'Asie / Océanie mais reste quasi stable sur l'Afrique (- 0,1 point). La part de marché est la plus faible sur les trajets à l'intérieur de l'Europe (23,2 %, en baisse de 0,6 point).

LE CHIFFRE D'AFFAIRES DU GROUPE AIR FRANCE-KLM AUGMENTE EN 2024 MAIS SON RESULTAT NET DIMINUE

Le chiffre d'affaires consolidé de l'ensemble du groupe Air France-KLM sur l'exercice 2024 est de 31,5 milliards d'euros, en augmentation de 4,8 % par rapport à 2023 (figure B2.5-4). Il est notamment porté par la hausse de 4,7 % en un an du nombre de passagers transportés. Le résultat d'exploitation courant consolidé reste positif en 2024 pour la troisième année consécutive (1,6 milliard d'euros après 1,7 milliard d'euros en 2023). Il recule néanmoins de 6,5 % en un an. Le résultat des activités opérationnelles se détériore également avec 1,5 milliard d'euros en 2024 (- 12,6 % par rapport à 2023), mais reste nettement positif. Après des pertes en 2020 et 2021, le résultat net reste positif en 2024 à + 489 millions d'euros mais diminue de 50,6 % en un an.

Figure B2.5-3 Parts de marché des compagnies françaises (sur l'ensemble des compagnies) pour les grands faisceaux depuis la métropole

En % des passagers transportés



Source : DGAC

Figure B2.5-4 Compte de résultat consolidé du groupe Air France-KLM

Niveau en millions d'euros, évolution en %

	Niveau 2024	Évolution 2024/ 2023
Chiffre d'affaires	31 459	4,8
Produits des activités ordinaires	31 459	4,8
BAIIDA*	4 244	0,9
Résultat d'exploitation courant	1 601	- 6,5
Résultat des activités opérationnelles	1 466	- 12,6
Résultat avant impôts des entreprises intégrées	592	- 48,4
Résultat net des entreprises intégrées	508	- 48,3
Résultat net	489	- 50,6

* 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 est un indicateur reflétant de façon simple le niveau de trésorerie généré par les opérations courantes.

Source : Air France-KLM

Aéroports de Paris

Avec 103,5 millions de voyageurs, les trois plateformes franciliennes d'Aéroports de Paris (ADP), Paris-Charles de Gaulle à Roissy, Paris-Orly et Paris-Le Bourget, représentent plus de 50 % du nombre de passagers accueillis dans les aéroports de France. 70,2 millions de passagers ont fréquenté Paris-Charles de Gaulle en 2024 (+ 4,3 % par rapport à 2023), 33,1 millions Paris-Orly (+ 2,6 %). Dans le transport de marchandises, le groupe ADP pèse encore plus, avec 83 % du fret passé dans les aéroports de France.

EN 2024, LE CHIFFRE D'AFFAIRES D'AEROPORTS DE PARIS POURSUIT SA PROGRESSION

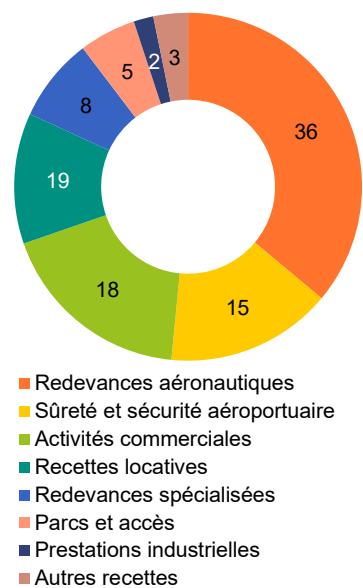
Le chiffre d'affaires d'Aéroports de Paris augmente de nouveau en 2024 (+ 7,5 % par rapport à 2023) et s'établit à 3,4 milliards d'euros (figure B2.5-5), 11,8 % au-dessus de son niveau d'avant la crise sanitaire. Les redevances aéronautiques (redevances par passager, d'atterrissage et de stationnement), première source de revenus pour ADP avec 36 % du chiffre d'affaires en 2024 (figure B2.5-6) augmentent de 6,8 % (après + 15,1 % en 2023) sous l'effet de la hausse du trafic passager « départ ». Les recettes liées aux activités commerciales (18 % du chiffre d'affaires en 2024) augmentent le plus vite (+ 16,0 % en un an), suivies par celles sur les redevances spécialisées des activités aéronautiques (+ 10,3 % par rapport à 2023, 8 % du chiffre d'affaires). Les revenus liés à la sûreté et à la sécurité aéroportuaire s'accroissent également (+ 7,5 %), en lien avec l'augmentation du trafic aérien (figure B2.5-7).

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

	Niveau	Évolutions annuelles			
	2024	2022	2023	2024	2024/ 2019
Chiffre d'affaires	3 423	58,1	17,0	7,5	11,8
Consommations intermédiaires	1 135	30,1	17,9	9,7	25,7
Valeur ajoutée brute	2 359	73,6	16,6	6,8	6,2
Charges de personnel	612	3,4	14,6	10,1	2,7
Impôts, taxes	363	12,4	17,4	62,8	25,2
Excédent brut d'exploitation	1 386	166,5	17,6	-3,2	3,7
Produits financiers	626	144,7	-44,8	350,4	595,6
Charges financières	386	-53,9	48,7	33,1	133,9
Résultat net	2 992	-494,1	-27,4	456,1	500,8
Capacité d'autofinancement	1 318	-941,4	-4,5	22,7	29,0
Investissements	776	13,6	46,2	6,2	-24,6
Dette financière à moyen et long terme	7092	-6,7	-6,7	-0,1	43,6

Source : ADP

Figure B2.5-6 Répartition du chiffre d'affaires d'ADP 2024
En %



Source : ADP

LA CAPACITÉ D'AUTOFINANCEMENT S'ACCROÎT NETTEMENT EN 2024

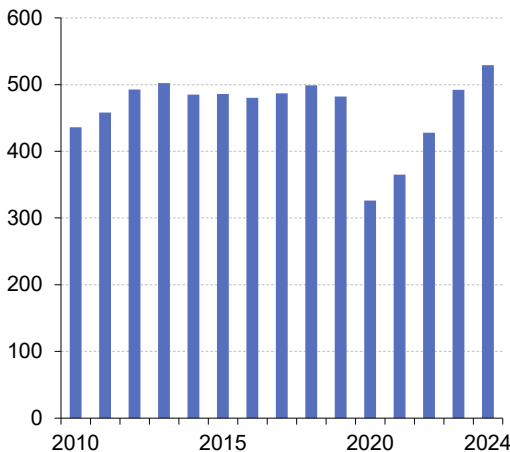
En 2024, les consommations intermédiaires augmentent plus rapidement que le chiffre d'affaires (+ 9,7 % contre + 7,5 %). Il en résulte une dégradation du taux de valeur ajoutée brute (VAb / CA) (- 0,5 point par rapport à 2023) (figure B2.5-8). Les charges de personnel sont en croissance de 10,1 %, en raison notamment des hausses de salaires accordées pour faire face à l'inflation. La hausse des impôts et taxes (taxes foncières, contribution économique territoriale - CET) s'accélère (+ 62,8 %). En 2024 a été perçue pour la première fois la taxe sur les infrastructures de transport à longue distance instituée par la loi n° 2023-1322 du 29 décembre 2023 de finances pour 2024. Si l'on exclut cette taxe, les impôts et taxes augmentent de 4,0 % en 2024. L'excédent brut d'exploitation

(EBE) se contracte en 2024 (- 3,2 %). Il en résulte un net recul du taux de marge (58,8 % en 2024 contre 64,8 % en 2023, soit - 6,1 points en un an). Il reste néanmoins supérieur à sa moyenne des dix dernières années (54,9 %).

Les charges financières poursuivent leur hausse et atteignent 386 millions d'euros en 2024 (+ 33,1 % par rapport à 2023). Les produits financiers sont ponctuellement élevés en 2024, en raison d'une reprise exceptionnelle de dépréciation des comptes courants. De même, le résultat exceptionnel, différence entre produits et charges exceptionnels, est fortement positif en 2024 en raison de fortes plus-values nettes de cession de titres de participation. Le résultat net s'élève donc à près de 3 milliards d'euros en 2024, contre 538 millions d'euros un an auparavant.

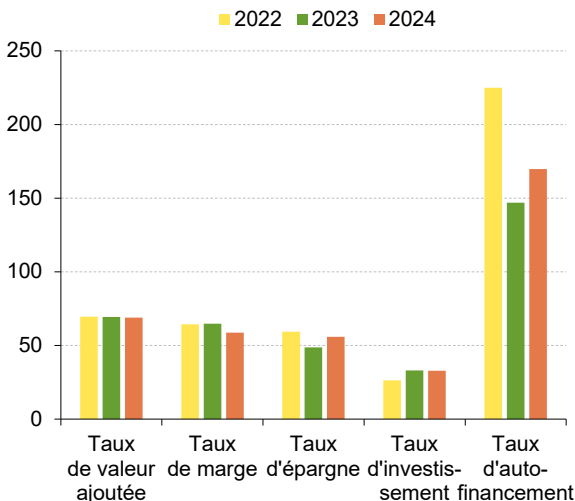
Dans ce contexte, la capacité d'autofinancement d'ADP rebondit en 2024 (+ 22,7 %), après avoir reculé de 4,5 % en 2023. À 1,3 milliard d'euros, elle est bien supérieure à son niveau d'avant la crise sanitaire (1,0 milliard d'euros en 2019).

Figure B2.5-7 Revenus liés à la sûreté et à la sécurité aéroportuaire
En millions d'euros



Source : ADP

Figure B2.5-8 Ratios financiers d'ADP
En %



Source : ADP

TROISIÈME ANNÉE CONSÉCUTIVE DE CROISSANCE DES INVESTISSEMENTS EN 2024

Les investissements d'ADP s'accroissent de 6,2 % en 2024 par rapport à 2023, soit 776 millions d'euros. Ils n'atteignent encore que 75 % du niveau de 2019 (1,03 milliard d'euros). En 2024, les investissements d'ADP portent principalement sur la réhabilitation et la mise en conformité des pistes à Paris-Charles-de-Gaulle et Paris-Orly. En outre, une part importante des investissements concerne pour Paris-Charles-de-Gaulle, la prolongation de la canalisation des eaux pluviales, la mise en place d'une géothermie profonde associée à la centrale thermique frigorifique et énergétique ainsi que l'ouverture de nouveaux salons de réception. Le taux d'autofinancement des investissements rebondit en 2024, en raison de l'amélioration de la capacité d'autofinancement d'ADP. À 170 %, il est très au-dessus de sa moyenne des dix dernières années. La dette financière à moyen et long terme (échéance supérieure à un an) d'ADP est stable à 7,1 milliards d'euros en 2024 (- 0,1 % par rapport à 2023), après avoir diminué de 6,7 % en 2022 et en 2023.

B3. Comptes de l'ensemble des entreprises de transport en 2023

Entreprise au sens économique

Cette fiche mobilise des données comptables issues de la source Ésane (Élaboration des statistiques annuelles d'entreprise) de l'Insee. Les résultats portent sur l'année 2023, dernier exercice disponible pour les comptes d'entreprises à cette période de l'année.

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

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

Avec 267,3 milliards d'euros de chiffre d'affaires en 2023, les entreprises du secteur des transports et de l'entreposage ont réalisé 6 % du chiffre d'affaires des entreprises françaises (hors agriculture). Après une forte reprise succédant à la crise sanitaire en 2021 et 2022, l'ensemble des soldes intermédiaires de gestion des entreprises de transport se replie en 2023 : - 6,3 % pour le chiffre d'affaires, - 12,9 % pour la valeur ajoutée brute et - 43,0 % pour l'excédent brut d'exploitation. Les investissements corporels bruts hors apports continuent à augmenter (+ 12,5 %).

L'ACTIVITÉ DIMINUE EN 2023 APRÈS LA REPRISE DE 2021 ET 2022

Le chiffre d'affaires (CA) des entreprises du secteur « transports et entreposage » se replie à 267,3 milliards d'euros en 2023 (- 6,3 %), après sa forte hausse en 2022 (+ 21,3 %) - (*figure B3.1*). En comparaison, celui de l'ensemble des entreprises⁴ augmente d'environ 3 % en 2023.

Cette baisse du chiffre d'affaires est portée par le transport de marchandises (- 21,1 %) ; en revanche, le chiffre d'affaires augmente dans le transport de voyageurs (+ 7,9 %) et les autres services de transports (+ 2,1 %).

En 2023, le transport de marchandises, avec 97 milliards d'euros de chiffre d'affaires environ, représentait 36 % de l'ensemble des transports et entreposage (23 % pour le transport routier de fret et services de déménagement et 13 % pour les autres transports de marchandises) - (*figure B3.2*). Les autres services de transport pesaient pour 33 % et le transport de voyageurs pour 31 % (le transport ferroviaire de voyageurs représentant à lui seul 11 % du chiffre d'affaires du secteur transports et entreposage).

⁴ Hors agriculture, hors activités financières (sauf activités auxiliaires de services financiers et d'assurances et holdings, incluses).

partie B : entreprises françaises de transport

Figure B3.1 Comptes des secteurs des transports et entreposage en 2023

2023 niveaux en milliards d'euros	Transport de voyageurs	Ferroviaire (voyageurs)	TCU	Routier (cars)	Aérien (voyageurs)	Autre transport de voyageurs	dont taxis (et VTC)	Transport de marchandises	dont routier de fret et services de déménagement	Autres services de transport (y compris activités de poste et de courrier)	dont services auxiliaires	dont organisation du transport de fret	Ensemble transports et entreposage
Chiffre d'affaires	82,3	29,6	8,5	9,3	25,0	10,1	5,0	96,8	62,1	88,2	24,9	36,7	267,3
Production	89,2	37,6	9,2	9,1	23,9	9,5	5,0	95,1	60,5	85,3	24,5	34,8	269,6
Consommations intermédiaires	51,2	20,0	4,0	5,5	16,6	5,2	2,6	68,2	39,0	49,1	8,8	25,1	168,5
dont sous-traitance incorporée	5,3	0,1	s	1,2	1,8	s	0,6	11,1	7,5	18,3	2,3	s	34,7
dont locations, charges locatives et de copropriété	4,6	1,1	0,1	0,7	2,2	0,6	0,3	10,2	4,0	5,0	0,8	1,7	19,8
dont achats de carburant	5,3	0,05	0,2	0,7	s	s	0,2	s	7,3	s	0,1	0,3	17,3
Valeur ajoutée brute (VAb)	38,0	17,6	5,2	3,6	s	s	2,4	26,9	21,5	36,2	15,7	9,7	101,1
Charges de personnel	30,2	13,5	4,7	3,8	5,8	2,5	1,2	20,6	18,5	22,6	4,0	6,9	73,4
Excédent brut d'exploitation (EBE)	8,0	3,6	0,7	0,5	s	s	1,2	5,6	2,4	12,0	10,7	2,5	25,6
Bénéfice (+) ou perte (-)	2,7	0,4	- 0,2	0,2	1,2	1,1	0,9	n.s.	1,7	n.s.	8,9	1,1	19,9
Investissements corporels bruts hors apports	17,7	10,8	s	0,6	s	1,6	0,6	s	s	s	4,1	1,3	35,6
Nombre d'entreprises (en unités)	84 432	14	1 290	3 593	799	78 736	77 279	40 852	39 960	67 817	2 710	3 429	193 101
Taux de marge = EBE/VAb	20,9 %	20,3 %	12,5 %	12,5 %	s	s	48,2 %	20,9 %	11,2 %	33,3 %	68,2 %	25,8 %	25,4 %

2023 / 2022 (champ 2023) évolutions en %	Transport de voyageurs	Ferroviaire (voyageurs)	TCU	Routier (cars)	Aérien (voyageurs)	Autre transport de voyageurs	dont taxis (et VTC)	Transport de marchandises	dont routier de fret et services de déménagement	Autres services de transport (y compris activités de poste et de courrier)	dont services auxiliaires	dont organisation du transport de fret	Ensemble transports et entreposage
Chiffre d'affaires	7,9	5,0	- 9,4	14,0	16,0	9,8	11,3	- 21,1	- 0,1	2,1	16,4	- 5,8	- 6,3
Production	7,9	5,0	- 5,3	14,2	15,6	10,3	11,5	- 21,5	- 0,5	1,6	16,4	- 6,2	- 6,3
Consommations intermédiaires	6,2	6,8	- 14,8	12,7	8,1	11,4	8,5	- 7,7	- 1,6	- 0,9	31,4	- 11,4	- 1,9
dont sous-traitance incorporée	34,6	- 25,8	s	34,1	28,3	s	0,7	- 11,8	- 1,7	- 12,5	66,7	s	- 7,3
dont locations, charges locatives et de copropriété	8,7	7,5	- 11,7	6,7	8,6	19,7	23,7	- 7,6	5,0	12,9	18,4	11,7	0,5
dont achats de carburant	-9,5	185,4	- 2,1	- 4,7	s	s	- 11,9	s	- 1,3	s	50,1	- 5,7	- 10,4
Valeur ajoutée brute (VAb)	10,3	3,0	3,6	16,5	s	s	15,0	- 43,0	1,6	5,3	9,4	10,4	- 12,9
Charges de personnel	8,7	6,7	8,8	8,3	13,4	9,8	10,3	3,5	3,5	4,7	8,6	6,3	6,0
Excédent brut d'exploitation (EBE)	15,0	- 7,6	- 19,2	63,4	s	s	15,6	- 78,9	- 13,9	6,5	10,0	25,0	- 43,0
Bénéfice (+) ou perte (-)	0,7	- 79,5	n. s	80,9	n. s	- 7,1	7,8	n.s	- 9,5	n.s	68,1	- 21,5	- 47,0
Investissements corporels bruts hors apports	13,6	14,8	s	7,5	s	20,8	26,6	s	s	s	18,3	13,0	12,5
Nombre d'entreprises	7,4	7,7	- 0,1	4,9	6,5	7,6	7,6	4,2	4,3	4,8	7,5	3,1	5,8
Taux de marge = EBE/VAb	0,8 pts	- 2,3 pts	- 3,5 pts	3,6 pts	s	s	0,3 pt	- 35,7 pts	- 2 pts	0,4 pts	0,4 pts	3,0 pts	- 13,3 pts

Afin de faciliter les comparaisons entre 2023 et 2022, les données de 2022 ont été recalculées sur le contour et le champ d'entreprises de 2023.

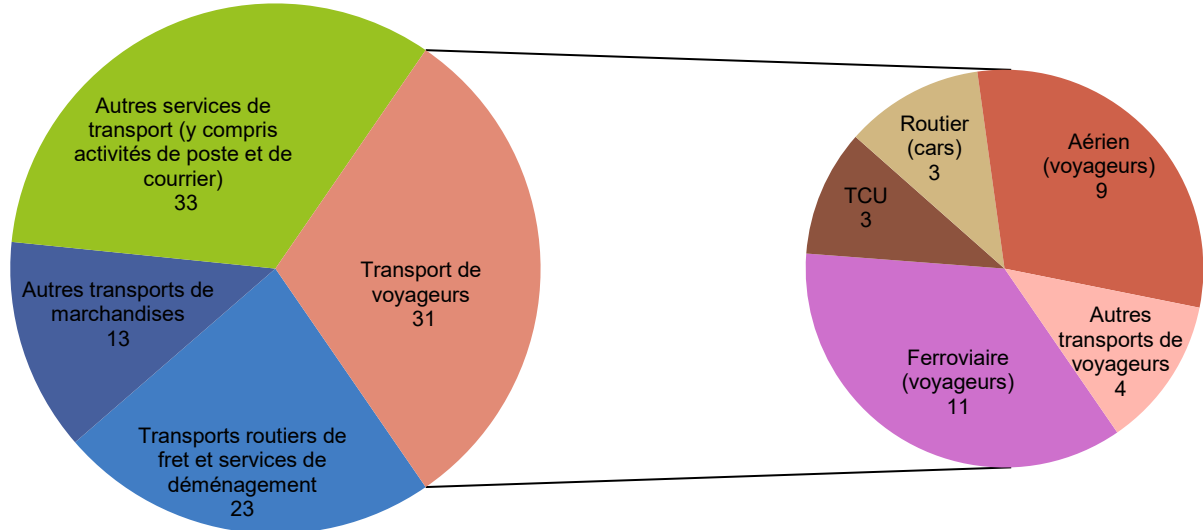
Pour préserver le secret statistique, les données de l'année 2023 pour le code APE 53.20Z (autres activités de poste et de courrier) et, par voie de conséquence, celles relatives au secteur des « Autres services de transports » ont été remplacées par une estimation fondée sur les données des années précédentes. De même, pour ne pas modifier le total, les données relatives au secteur des transports de marchandises ont été légèrement modifiées.

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

Champ : entreprises de France métropolitaine et des DROM.

Source : estimations SDES d'après Insee-Ésane

Figure B3.2 Répartition sectorielle du chiffre d'affaires des transports et entreposage en 2023
En %

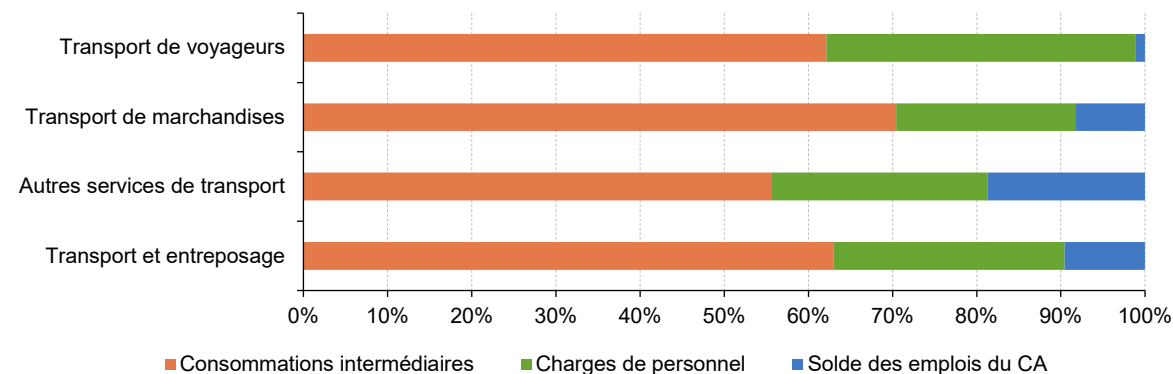


Source : estimations SDES d'après Insee-Ésane

LES CONSOMMATIONS INTERMÉDIAIRES ONT BAISSÉ EN 2023

En 2023, les consommations intermédiaires (CI) ont diminué (- 1,9 %) pour s'établir à 168,5 milliards d'euros. Elles représentent 63 % des emplois du chiffre d'affaires - (figure B3.3). Parmi elles, la sous-traitance incorporée (« cœur de métier ») et les achats de carburant représentent respectivement 13 % et 6 % des emplois du CA. Le poids des consommations intermédiaires rapporté au chiffre d'affaires est élevé dans le transport de marchandises (70 %). Il est moindre dans le transport de voyageurs (62 %) et dans les autres services de transport (55 %).

Figure B3.3 Emplois du chiffre d'affaires en 2023 par grands secteurs
En %



Lecture : en 2024, dans les transports et entreposage, 63 % du chiffre d'affaires a financé les consommations intermédiaires, 27 % les charges de personnel et les 10 % restants du CA ont été employés à d'autres charges (solde des emplois du CA).
Source : estimations SDES d'après Insee-Ésane

Le transport de voyageurs a enregistré en 2023 une hausse des consommations intermédiaires (+ 6,2 %), contrairement aux transports de marchandises (- 7,7 %) et aux autres services de transports (- 0,7 %).

LA VALEUR AJOUTÉE BRUTE DIMINUE EN 2023

À 101,1 milliards d'euros en 2023, la valeur ajoutée brute (VAb) diminue (- 12,9 %) alors qu'elle augmente pour l'ensemble des entreprises (le PIB croît de 1,4 %). Après avoir été très élevée en 2022, elle connaît des évolutions contrastées en 2023 : elle baisse fortement dans le transport de marchandises (- 43,0 %, la baisse ne concernant toutefois pas le transport routier de fret : + 1,6 %) ; elle augmente en revanche dans le transport de voyageurs (+ 10,3 %) et les autres services de transports (+ 5,3 %).

L'EXCÉDENT BRUT D'EXPLOITATION SE REPLIE NETTEMENT EN 2023

Les charges de personnel (qui représentaient 73 % de la VAb en 2023) ont légèrement augmenté en 2023 (+ 6,0 %). Elles ont progressé dans tous les grands secteurs, en particulier celui du transport de voyageurs (+ 8,7 %).

La valeur ajoutée brute ayant diminué alors que les charges de personnel augmentaient, l'excédent brut d'exploitation (EBE) diminue en 2023 avec un montant de 25,6 milliards d'euros contre 45,0 milliards d'euros l'année précédente. Cependant, comme en 2022, aucun des trois grands secteurs n'enregistre d'EBE négatif en 2023. L'EBE dans le transport de marchandises se rétracte à 5,6 milliards d'euros (- 75,1 %), tandis que l'EBE dans le transport de voyageurs atteint 8,0 milliards d'euros (+ 15,0 %), malgré une valeur négative dans le transport ferroviaire de voyageurs et les TCU. Dans les autres services de transports, l'EBE croît de 6,5 % pour atteindre 12 milliards d'euros.

LE RÉSULTAT NET COMPTABLE RESTE POSITIF MAIS DIMINUE

Après une forte augmentation en 2022 (+ 85,4 %), le résultat net comptable se replie en 2023 (- 47,0 %) à 19,9 milliards d'euros.

Il reste cependant positif dans les trois grands secteurs.

LES INVESTISSEMENTS CORPORELS ONT PROGRESSÉ EN 2023

Les investissements corporels bruts hors apports croissent en 2023 (+ 12,5 %) pour s'établir à 35,6 milliards d'euros. En particulier, dans le transport de voyageurs, ils augmentent de 13,6 % pour atteindre 17,7 milliards d'euros.

LE TAUX DE MARGE BRUTE D'EXPLOITATION DIMINUE EN 2023

Le taux de valeur ajoutée (VAb/CA) diminue de 2,9 points pour atteindre 37,8 % - (*figure B3.4*). En lien avec les évolutions de la valeur ajoutée, il baisse nettement dans le transport de marchandises (- 10,8 points) et augmente dans les deux autres secteurs (+ 1 point dans le transport de voyageurs, + 1,3 point dans les autres services de transport).

Après la forte progression de 2021 et 2022 qui faisait suite à la crise sanitaire, le taux de marge brute d'exploitation (EBE / VAb) se replie en 2023 (- 13,3 point) à 25,4 %, soit un niveau très inférieur à celui de 2019 (40,0 %). Le taux de marge brute d'exploitation du transport de marchandises se réduit de 35,7 points en 2023, à 20,9 %, tandis que ceux du transport de voyageurs et des autres services de transport augmentent très légèrement (respectivement + 0,8 point à 20,9 %, et + 0,4 point à 33,3 %).

Le taux de marge nette d'exploitation (résultat courant avant impôts / CA) diminue en 2023 pour l'ensemble du secteur (7,3 % après 13,3 % en 2022) ; il diminue fortement mais reste positif dans le transport de marchandises, augmente dans les autres services de transports et reste légèrement positif dans le transport de voyageurs.

Le taux d'endettement (emprunts rapportés au total de passif) diminue en 2023 (- 1,7 point) comme en 2022 (- 3,8 points) : les emprunts et dettes assimilées augmentent moins vite (+ 1,2 %) que le total du passif de bilan (+ 6,5 %). Le taux d'endettement décroît dans les autres services de transport (- 3,5 points) et dans une moindre mesure dans le transport de voyageurs (- 0,9 point), et reste quasi stable dans le transport de marchandises (+ 0,2 point).

partie B : entreprises françaises de transport

Figure B3.4 Principaux ratios économiques par grands secteurs en 2022 et 2023
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	
	2022 (champ 2023)	2023	2022 (champ 2023)	2023	2022 (champ 2023)	2023	2022 (champ 2023)	2023
Transport de voyageurs	45,2	46,2	20,1	20,9	0,9	0,7	35,4	34,5
Transport de marchandises	38,5	27,7	56,6	20,9	21,8	7,0	15,6	15,8
Autres services de transport	39,7	41,0	32,9	33,3	12,2	13,4	42,2	38,7
Transports et entreposage	40,7	37,8	38,7	25,4	13,3	7,3	33,5	31,8

* résultat courant avant impôts = résultat d'exploitation + solde des opérations en commun + résultat financier.
Source : estimations SDES d'après Insee-Ésane

Définition de l'entreprise

La statistique publique utilise la définition économique des entreprises

www.insee.fr/fr/information/4226820

Depuis 2013, l'Insee prend en compte, dans l'élaboration de ses statistiques annuelles d'entreprises, la définition de l'entreprise au sens économique. Cette démarche s'inscrit dans le cadre, d'une part, de la loi de modernisation de l'économie (LME) du 4 août 2008 et, d'autre part, d'un règlement européen. Le décret d'application de la LME du 18 décembre 2008 relatif aux catégories d'entreprises définit l'entreprise comme « la plus petite combinaison d'unités légales qui constitue une unité organisationnelle de production de biens et de services jouissant d'une certaine autonomie de décision, notamment pour l'affectation de ses ressources courantes », reprenant ainsi les termes du règlement européen n°696/93, adopté en 1993 à la suite d'une réflexion menée à l'échelle européenne sur les unités statistiques. Il précise également qu'« une entreprise exerce une ou plusieurs activités dans un ou plusieurs lieu(x). Une entreprise peut correspondre à une seule unité légale ».

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

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

Le secteur des transports et de l'entreposage

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

D'après l'Insee, en 2021, la France compte 192 800 unités légales actives rattachées à des entreprises des transports et de l'entreposage au sens de la définition économique : 178 300 sont des unités légales indépendantes et 14 500 sont des filiales d'une entreprise des transports et de l'entreposage organisée en groupe. Parmi ces filiales, 8 400 (58 %) ont une activité principale relevant des transports et de l'entreposage tandis que 6 100 (42 %) exercent une activité ne relevant pas des transports et de l'entreposage. C'est sur ce champ que sont produits les résultats économiques et financiers de la fiche B3.

À noter, par ailleurs, que 2 300 unités légales dont l'activité principale relève des transports et de l'entreposage sont filiales d'entreprises organisées en groupes d'autres secteurs.

partie C

Emploi et marché du travail

— Au 31 décembre 2024, le secteur des transports et de l'entreposage emploie plus de 1,5 million de salariés, soit 7 % des salariés du secteur privé hors intérim. L'emploi salarié du secteur augmente de 0,7 % en 2024. Cette hausse est portée par la croissance des effectifs dans le transport de voyageurs (+ 1,8 %) tandis que le transport de marchandises perd de nouveau des emplois (- 0,3 % après - 0,6 % en 2023). Les créations d'emploi continuent dans les autres services de transport (+ 1,9 %) tandis que les effectifs des activités postales s'amenuisent (- 2,7 %). L'intérim poursuit sa baisse pour la troisième année consécutive. Sur le marché du travail des métiers du transport et de la logistique, le nombre de demandeurs d'emploi continue d'augmenter en 2024 (+ 1,9 % après + 0,4 % fin 2023) tandis que les offres d'emploi collectées par France Travail chutent au cours de l'année 2024 (- 8,9 % après - 0,9 % fin 2023). Le secteur reste marqué par une forte prédominance masculine, quel que soit l'âge. Le salaire moyen mensuel par tête augmente de 3,9 %, tandis que le pouvoir d'achat des salariés s'améliore (+ 2,1 %).



C1. Emploi et marché du travail

Fin 2024, l'emploi salarié dans le secteur des transports et de l'entreposage continue d'augmenter, porté notamment par la dynamique du transport de voyageurs et des services d'entreposage. L'intérim poursuit sa baisse pour la troisième année consécutive, et les tensions sur le marché du travail restent marquées. Le nombre de demandeurs d'emploi dans les métiers du transport et de la logistique augmente de nouveau, tandis que les offres d'emploi collectées reculent.

FIN 2024, L'EMPLOI SALARIÉ DU SECTEUR CONTINUE D'AUGMENTER

Fin 2024, la création des emplois salariés du secteur des transports et de l'entreposage (hors intérim) poursuit sa hausse. L'effectif du secteur augmente de 0,7 % par rapport à fin 2023 dans le prolongement du rebond qui a suivi la crise sanitaire (+ 0,7 % en 2022 et + 0,6 % en 2023) - (figure C1-1). Avec la création nette de 9 500 emplois en 2024, l'effectif du secteur s'élève à 1 453 200 salariés, soit 7 % du total de l'emploi salarié privé hors intérim.

Cette hausse est portée en 2024 par la croissance des effectifs dans le transport de voyageurs (+ 1,8 %), à un rythme plus modéré qu'en 2023 (+ 3,3 %). À l'inverse, les effectifs salariés du transport de marchandises diminuent encore (- 0,3 % après - 0,6 % en 2023). Les créations d'emploi dans les autres services de transport se poursuivent (+ 1,9 % après + 0,9 % en 2023) tandis que les effectifs salariés s'amenuisent encore dans les activités de poste et de courrier (- 2,7 % après - 2,9 % en 2023).

Figure C1-1 **Effectifs salariés au 31 décembre**

Niveau en milliers, évolutions en %, données CVS (au dernier trimestre de l'année), données arrêtées au 31 mars 2025

	Niveau	Évolutions annuelles			
	2024	2022	2023	2024	2024 / 2019
Transport principalement de voyageurs	432,4	1,3	3,3	1,8	2,3
Ferroviaire (y.c. fret)	94,1	0,4	2,5	- 0,1	- 4,6
Transport collectif urbain	116,4	0,9	3,0	1,9	6,8
Transport routier de voyageurs	105,8	1,7	3,7	1,8	2,4
Aérien	57,7	0,7	3,3	2,1	- 3,8
Maritime et fluvial	11,1	10,6	4,9	2,6	10,0
Autres transports de voyageurs	47,2	1,5	4,2	5,4	13,3
dont taxis et VTC	32,4	5,0	6,2	4,6	21,1
Transport de marchandises (hors ferroviaire)	445,2	0,2	- 0,6	- 0,3	7,7
Routier et services de déménagement	427,2	0,0	- 0,7	- 0,4	7,3
Par conduites	5,0	- 1,1	- 0,3	0,4	1,1
Aérien	4,8	29,5	6,7	2,6	55,4
Maritime et fluvial	8,2	2,7	0,0	4,7	9,7
Autres services de transport	401,4	3,4	0,9	1,9	10,2
Entreposage et manutention	150,9	5,5	1,1	3,7	19,3
Exploitation des infrastructures	130,2	1,9	1,3	1,5	4,0
Organisation du transport de fret	120,3	2,5	0,2	0,2	6,8
dont messagerie et fret express	37,8	- 0,8	- 2,2	- 3,2	- 4,6
Activités de poste et de courrier	174,3	- 4,4	- 2,9	- 2,7	- 18,2
Transports et entreposage (hors intérim)	1 453,2	0,7	0,6	0,7	2,8
Intérim utilisé dans transports et entreposage	102,9	- 5,0	- 4,9	- 7,4	- 1,2
Ensemble secteur privé hors intérim¹	20 324,0	1,6	0,7	0,1	6,0
Intérim utilisé dans l'ensemble du secteur privé	711,7	- 1,2	- 6,6	- 6,0	- 8,3

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

Avec 427 200 salariés, le transport routier de marchandises (TRM) demeure le plus gros employeur du secteur mais ses effectifs reculent encore en 2024 (- 0,4 % après - 0,7 % en 2023) - (figure C1-2). Les créations nettes d'emploi s'accroissent en 2024 dans l'entrepasage et la manutention (+ 3,7 % après + 1,1 % en 2023). Par rapport à 2019, en matière d'emploi, l'entrepasage et la manutention (+ 19,3 %) et le TRM (+ 7,3 %) restent les activités les plus dynamiques du secteur. En revanche, le transport ferroviaire (y compris fret) et le transport aérien de voyageurs n'ont pas retrouvé leur niveau d'emploi d'avant la crise sanitaire (respectivement - 4,6 % et - 3,8 %, par rapport à 2019).

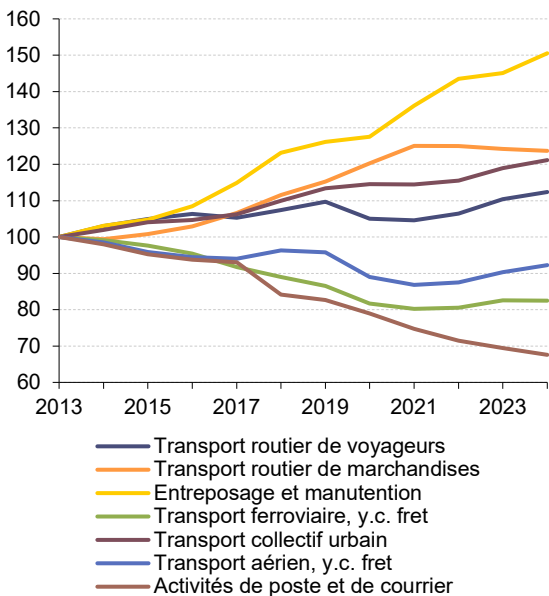
L'EMPLOI INTÉRIMAIRE POURSUIT SA BAISSÉ EN 2024

Fin 2024, le secteur des transports et de l'entrepasage mobilise 102 900 intérimaires, portant l'effectif total du secteur à 1 556 100 salariés (figure C1-3).

Le secteur, en particulier les activités d'entrepasage et de manutention, a fréquemment recours à l'intérim pour ajuster ses effectifs aux aléas de production. Toutefois, l'emploi intérimaire accentué en 2024 la baisse de ses effectifs engagée depuis trois ans (- 7,4 %, après - 4,9 % en 2023 et - 5,0 % en 2022).

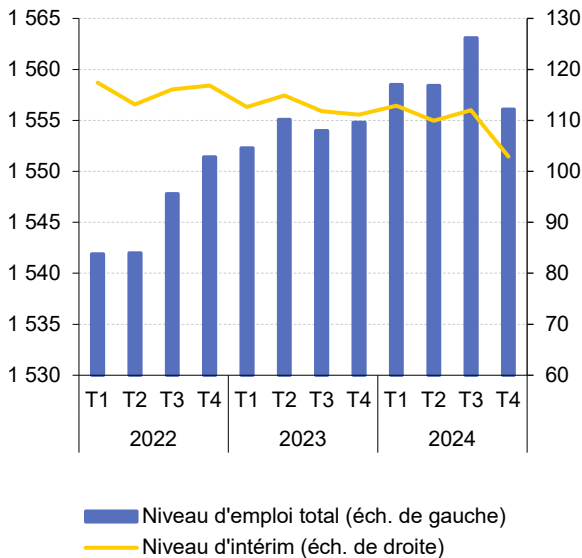
Sur un an, le taux de recours à l'intérim – rapport des intérimaires à l'emploi salarié total – recule de 0,5 point et s'établit fin 2024 à 6,6 %, soit un niveau près de deux fois supérieur à celui observé dans l'ensemble du secteur privé (3,5 %).

Figure C1-2 Évolution de l'effectif salarié par activité depuis 2013
En indice base 100 en 2013



Champ : France hors Mayotte, hors intérim.
Sources : Insee, estimations d'emploi ; estimations trimestrielles Urssaf, Dares, Insee

Figure C1-3 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

LE NOMBRE DE DEMANDEURS D'EMPLOI DANS LES MÉTIERS DU TRANSPORT ET DE LA LOGISTIQUE AUGMENTE DE NOUVEAU EN 2024

Fin 2024, le nombre de demandeurs d'emploi recherchant un métier dans les transports et la logistique (T & L), inscrits à France Travail et tenus d'accomplir des actes positifs de recherche d'emploi (catégories A, B et C) augmente de nouveau (+ 3,7 %, après + 4,1 % en 2023) - (figure C1-4). Concomitamment, le nombre d'offres collectées par France Travail chute pour la première fois depuis 2021 (- 5,5 %, après + 1,3 % en 2023 et + 19,0 % en 2022).

Ces évolutions contrastées concernent essentiellement les métiers du transport routier de marchandises et de la manutention et logistique. Dans ce contexte, la part des entreprises de transport routier de fret rencontrant des difficultés de recrutement de personnel roulant se restreint en 2024 et se situe à un niveau proche de celui observé pour l'ensemble du secteur des services (figure C1-5). Au quatrième trimestre 2024, 40 % des chefs d'entreprises interrogés déclarent avoir des difficultés à recruter des chauffeurs routiers, contre 46 % en 2023.

Sur plus longue période, par rapport à fin 2019, les offres d'emploi dans les transports et la logistique ont augmenté de 19,3 % tandis que le nombre de demandeurs d'emploi pour ces métiers augmentait de 11,2 %.

Figure C1-4 Offres et demandes d'emploi dans les métiers du transport et de la logistique
Niveaux en milliers, évolutions en %, données brutes

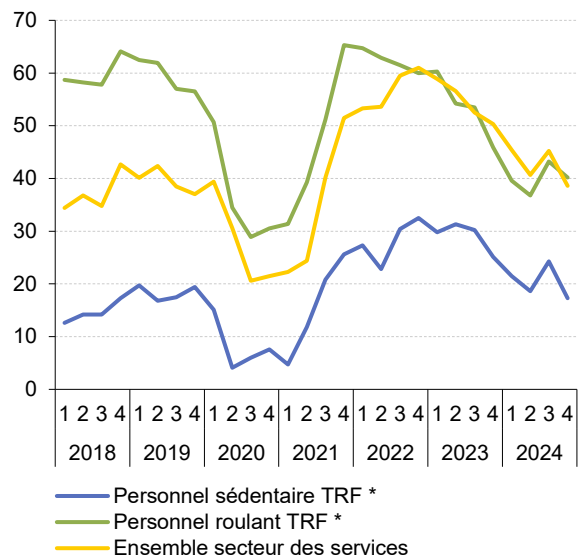
Offres d'emploi collectées par France Travail						Demandeurs d'emploi en fin d'année*				
Niveau	Évolutions annuelles					Niveau	Évolutions annuelles			
2024	2022	2023	2024	2024/2019		2024	2022	2023	2024	2024/2019
357,0	19,0	1,3	- 5,5	19,3	Métiers du transport et de la logistique	589,1	- 4,7	4,1	3,7	11,2
195,6	21,9	1,6	- 7,1	28,4	Manutention et logistique	323,0	- 5,5	2,4	1,8	6,3
37,6	37,9	10,2	8,2	45,7	Transport de voyageurs sur route	50,5	- 3,4	9,8	10,6	23,8
98,1	8,5	- 5,7	- 4,6	0,0	Transport routier de marchandises ¹	167,2	- 4,3	5,6	4,0	14,8
5,4	98,0	19,6	21,8	4,7	Transports aérien, maritime et fluvial	25,4	- 0,4	8,2	10,9	26,8
20,2	17,7	17,7	- 19,2	14,3	Autres métiers du T & L	23,0	- 4,0	3,0	7,8	18,6
3 600,3	21,8	- 0,9	- 8,9	11,4	Ensemble des métiers	5 267,7	- 5,3	0,4	1,9	- 4,5

* Actes positifs de recherche d'emploi (catégories A, B et C).
¹ y compris services de déménagement.
Champ : France métropolitaine.
Sources : Dares, France Travail, statistiques du marché du travail. Calculs SDES

Les métiers de la manutention et de la logistique, peu qualifiés, rassemblent plus de la moitié (54 % des hommes et 61 % des femmes) des demandeurs d'emploi du secteur (figure C1-6).

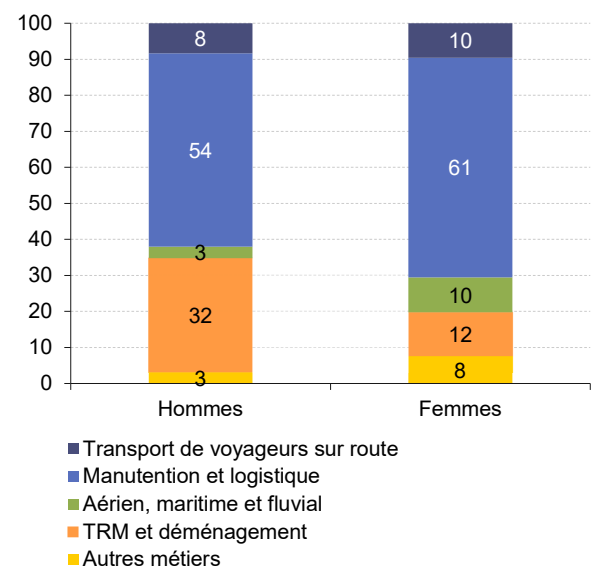
partie C : emploi et marché du travail

Figure C1-5 **Part des chefs d'entreprise déclarant rencontrer des difficultés de recrutement**
En %, données CVS



*TRF : Transport routier de fret, y. c. courrier, hors Poste
Champ : France métropolitaine, ensemble du secteur des services.
Source : Insee, enquête de conjoncture dans les services

Figure C1-6 **Répartition des demandeurs d'emploi fin 2024 par métier recherché, par sexe**
En %



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

C2. Profil des salariés

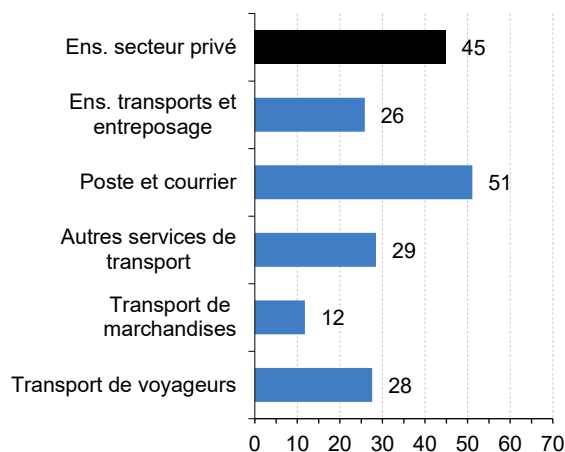
Le secteur des transports et de l'entreposage reste marqué par une forte prédominance masculine, quel que soit l'âge. Les femmes, nettement moins présentes que dans le reste du secteur privé, occupent des postes moins axés sur la conduite et plus souvent à temps partiel.

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

Dans le secteur des transports et de l'entreposage, la part des femmes dans l'emploi salarié est plus faible que dans le secteur privé (26 %, contre 45 %). Cette proportion, relativement stable depuis cinq ans, a diminué d'un point par rapport à 2014. Elle varie selon les domaines d'activité (*figure C2-1*). Les femmes représentent 51 % des effectifs dans les services de poste et de courrier, 45 % dans le transport aérien de voyageurs mais seulement 12 % dans le transport de marchandises. Sur les cinq dernières années, seuls les transports ferroviaires, l'organisation de fret ainsi que l'entreposage et la manutention ont connu une progression de plus d'un point de la part des femmes.

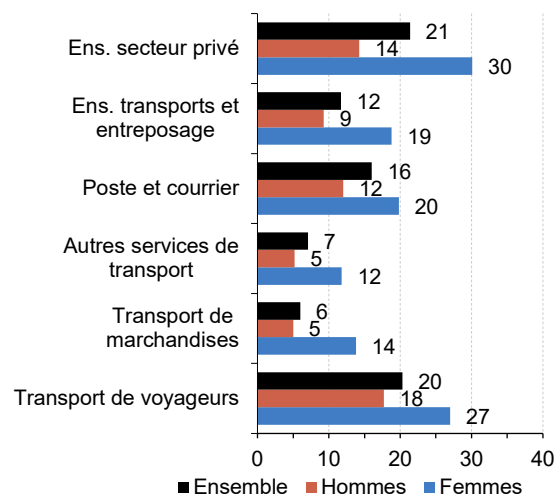
Le travail à temps partiel est moins répandu dans le secteur des transports et de l'entreposage (12 %) que dans l'ensemble du secteur privé (21 %). Dans chaque activité du secteur, les femmes exercent plus souvent que les hommes à temps partiel, mais l'écart est moindre que dans l'ensemble du secteur privé (*figure C2-2*).

Figure C2-1 Part de femmes parmi les salariés
En % de l'effectif au 31 décembre 2023



Champ : secteur privé hors agriculture et particuliers employeurs, France hors Mayotte
Source : Insee, base Tous salariés 2023

Figure C2-2 Part de salariés à temps partiel
En % de l'effectif au 31 décembre 2023



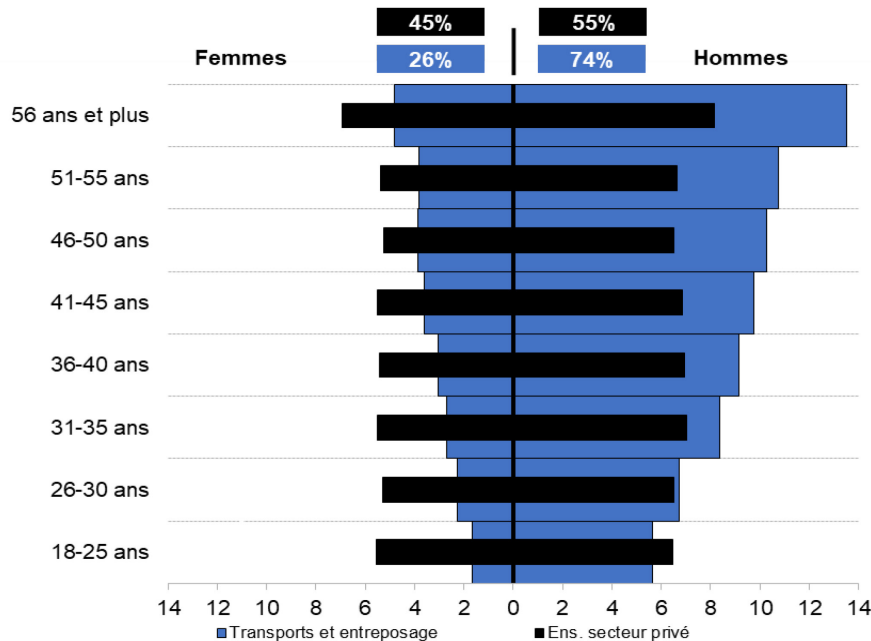
Champ : secteur privé hors agriculture et particuliers employeurs, France hors Mayotte.
Source : Insee, base Tous salariés 2023

Fin 2023, 33 % des salariés des transports et de l'entreposage ont plus de 50 ans, contre 27 % pour l'ensemble du secteur privé (*figure C2-3*). La prédominance masculine est visible dans toutes les tranches d'âge, particulièrement marquée chez les 56 ans et plus, où les hommes sont très majoritaires. Chez les moins de 25 ans, les hommes sont également près de trois fois plus nombreux. Dans l'ensemble, la part des femmes reste nettement inférieure à celle observée dans l'ensemble du secteur privé, quelle que soit la tranche d'âge.

Les femmes et les hommes n'exercent pas les mêmes métiers (*figure C2-4*). Alors que 47 % des hommes sont conducteurs, les métiers exercés par les femmes sont moins centrés autour de la conduite (19 %) et davantage orientés vers des emplois administratifs ou de service.

partie C : emploi et marché du travail

Figure C2-3 **Pyramide des âges des salariés**
En % de l'effectif au 31 décembre 2023



Champ : France hors Mayotte, hors intérim.
Source : Insee, base Tous salariés 2023

Figure C2-4 **Les 10 professions les plus représentées dans le secteur des transports, selon le genre**
Professions et catégories socioprofessionnelles (PCS), en % des effectifs au 31/12/2023

Femmes		Hommes	
643A - Conducteurs livreurs, coursiers	8,8	641A - Conducteurs routiers et grands routiers	23,6
641B - Conducteurs de véhicule routier de transport en commun	7,6	643A - Conducteurs livreurs, coursiers	11,0
451A - Professions intermédiaires de la Poste	7,6	641B - Conducteurs de véhicule routier de transport en commun	10,6
333C - Cadres de la Poste	6,8	652A - Ouvriers qualifiés de la manutention, conducteurs de chariots élévateurs, caristes	3,4
546C - Employés administratifs d'exploitation des transports de marchandises	5,6	466C - Responsables d'exploitation des transports de voyageurs et de marchandises (non-cadres)	2,7
676C - Ouvriers du tri, de l'emballage, de l'expédition, non qualifiés	4,4	676C - Ouvriers du tri, de l'emballage, de l'expédition, non qualifiés	2,4
546B - Agents des services commerciaux des transports de voyageurs et du tourisme	3,1	389A - Ingénieurs et cadres techniques de l'exploitation des transports	2,3
546D - Hôtesse de l'air et stewards	3,1	653A - Magasiniers qualifiés	2,3
543G - Employés administratifs qualifiés des autres services des entreprises	2,5	333C - Cadres de la Poste	2,2
641A - Conducteurs routiers et grands routiers	2,3	654B - Conducteurs qualifiés d'engins de transport guidés (sauf remontées mécaniques)	2,0

Champ : France hors Mayotte, salariés du secteur des transports et de l'entreposage, y compris bénéficiaires de contrats aidés et de contrats de professionnalisation ; hors apprentis et stagiaires.
Source : Insee, base Tous salariés 2023

C3. Salaires

En 2024, les salaires dans le secteur des transports et de l'entreposage poursuivent leur progression, soutenus par les revalorisations successives du Smic et la dynamique des négociations salariales. Le salaire moyen mensuel par tête augmente de 3,9 %, tandis que le pouvoir d'achat des salariés s'améliore sensiblement (+ 2,1 %). Le coût horaire du travail et les salaires horaires progressent à des rythmes proches (respectivement, + 3,8 % et + 3,2 %). Bien que la part des salariés rémunérés au Smic recule au 1^{er} janvier 2024, les écarts de rémunération demeurent significatifs, avec un salaire médian inférieur de 13,3 % au salaire moyen.

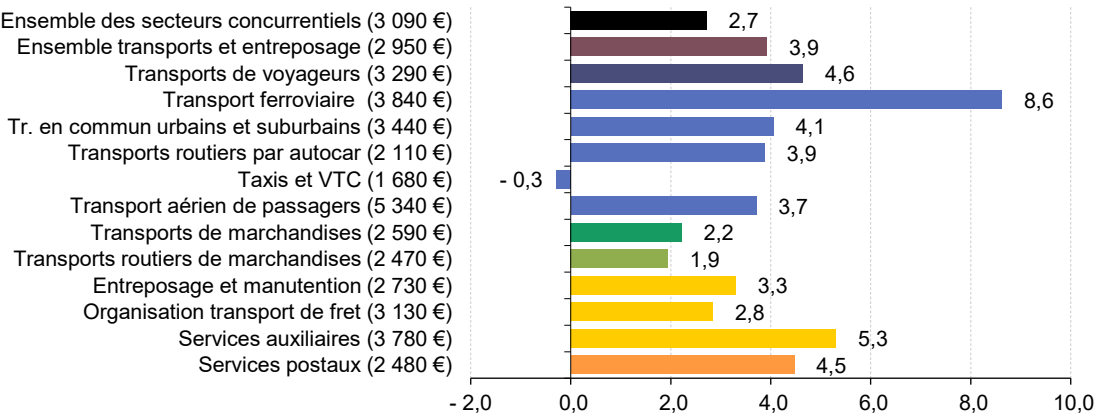
LE SALAIRE MOYEN MENSUEL PAR TÊTE PROGRESSE DE 3,9 % EN 2024

En 2024, la masse salariale du secteur des transports et de l'entreposage s'élève à 52,4 milliards d'euros, en hausse de 4,5 % par rapport à 2023. Cette hausse résulte en partie de l'inflation (+ 1,8 % en 2024). Celle-ci a entraîné une revalorisation automatique du Smic de 1,13 % au 1^{er} janvier 2024, suivie d'une nouvelle augmentation de 2,0 % au 1^{er} novembre 2024, favorisant ainsi les renégociations d'accords salariaux dans la branche.

Le salaire moyen mensuel par tête (SMPT) du secteur progresse de 3,9 % en 2024 (après + 5,0 % en 2023) et s'établit à 2 950 euros par mois, y compris les primes de partage de la valeur (PPV) qui ont succédé aux primes exceptionnelles de pouvoir d'achat à compter de juillet 2022 (figure C3-1). Dans le transport ferroviaire, le dynamisme du SMPT (+ 8,6 %) s'explique par une forte augmentation de la masse salariale (+ 9,2 %), portée par le versement de primes de pouvoir d'achat, alors que les effectifs sont quasi stables (- 0,1 % par rapport à 2023). Pour les salariés taxis et VTC, le SMPT diminue de 0,3 % en 2024, pour s'établir à 1 680 euros par mois, soit le niveau le plus bas du secteur.

Compte tenu de la hausse des prix observée en 2024 (+ 1,8 % hors tabac), le pouvoir d'achat du SMPT des salariés des transports et de l'entreposage croît de 2,1 % en 2024 (après + 0,2 % en 2023), soit deux fois plus que dans l'ensemble des secteurs concurrentiels où cette amélioration se limite à + 0,9 % en 2024 (après - 0,3 % en 2023).

Figure C3-1 Évolution du salaire moyen par tête en 2024*
Évolution 2023 / 2022 en euros courants, en % – salaire moyen par tête mensuel en euros, données arrêtées au 28 mai 2025



* y compris primes de partage de la valeur (PPV).
Note : le salaire moyen par tête (SMPT) rapporte la masse salariale brute versée par les employeurs au nombre de personnes physiques salariées. Le niveau et l'évolution du SMPT retracent la dynamique des salaires mais ne reflètent pas les rémunérations réellement perçues par les salariés, mesurées par le salaire net moyen qui rapporte les salaires perçus à un volume de travail (nombre d'heures pour le salaire horaire, ou équivalent temps plein pour le salaire en EQTP).
Champ : établissements employeurs cotisant à l'Urssaf, secteurs concurrentiels (soit hors fonction publique et cotisants à la MSA) ; France hors Mayotte.
Sources : Urssaf ; Insee. Calculs SDES

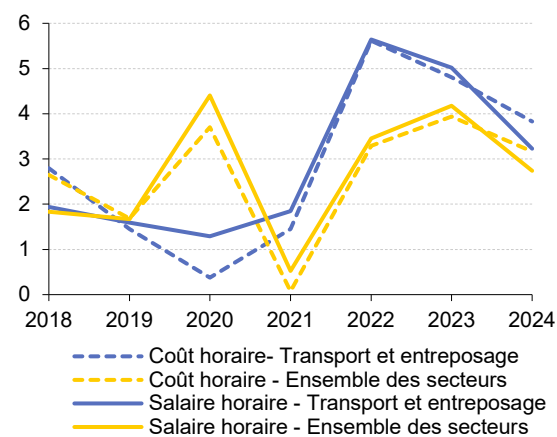
LE COÛT HORAIRE DU TRAVAIL ET LES SALAIRES HORAIRES PROGRESSENT À DES RYTHMES PROCHES

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

En 2024, les salaires horaires, mesurés par l'ICT – salaire horaire, progressent de 3,2 % dans le secteur des transports et de l'entreposage (figure C3-2), soit 0,5 point de plus que dans l'ensemble des secteurs marchands non agricoles (+ 2,7 %). En effet, les bas salaires étant surreprésentés dans le secteur des transports, ceux-ci ont davantage bénéficié des revalorisations du Smic en 2024.

Le coût horaire du travail, mesuré par l'ICT – coût horaire, incluant salaires, cotisations sociales et taxes nettes de subventions connaît en 2024 une croissance du même ordre que celle des salaires horaires : + 3,8 % dans le secteur des transports et de l'entreposage et + 3,2 % dans l'ensemble des secteurs marchands non agricoles.

Figure C3-2 Évolution de l'indice du coût du travail
En %



Note : en 2023, les composantes de l'Indice de coût du travail « ICT – salaires et charges » et « ICT – salaires seuls » ont été respectivement renommées « ICT – coût horaire » et « ICT – salaire horaire ».

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

Sources : Urssaf ; Dares ; Insee

Figure C3-3 Part de salariés au Smic au 1^{er} janvier
Smic en euros, parts en % de l'effectif

	1 ^{er} jan. 2021	1 ^{er} jan. 2022	1 ^{er} jan. 2023	1 ^{er} jan. 2024	1 ^{er} jan. 2025
Tous secteurs d'activité	12	15	17	15	nd
dont Transports et entreposage	7	17	15	11	nd
dont Transports routiers ¹	9	22	19	14	nd
Montant du SMIC horaire brut	10,25 €	10,57 €	11,27 €	11,65 €	11,88 €

nd : non disponible.

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

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

Source : Dares, enquête Acemo

LA PART DES SALARIÉS DU SECTEUR AU SMIC DIMINUE AU 1^{ER} JANVIER 2024

Au 1^{er} janvier 2024, après une revalorisation en mai 2023 en raison du contexte inflationniste, le montant du Smic horaire brut a été porté à 11,65 euros, soit une hausse de 3,4 % par rapport à son niveau du 1^{er} janvier 2023.

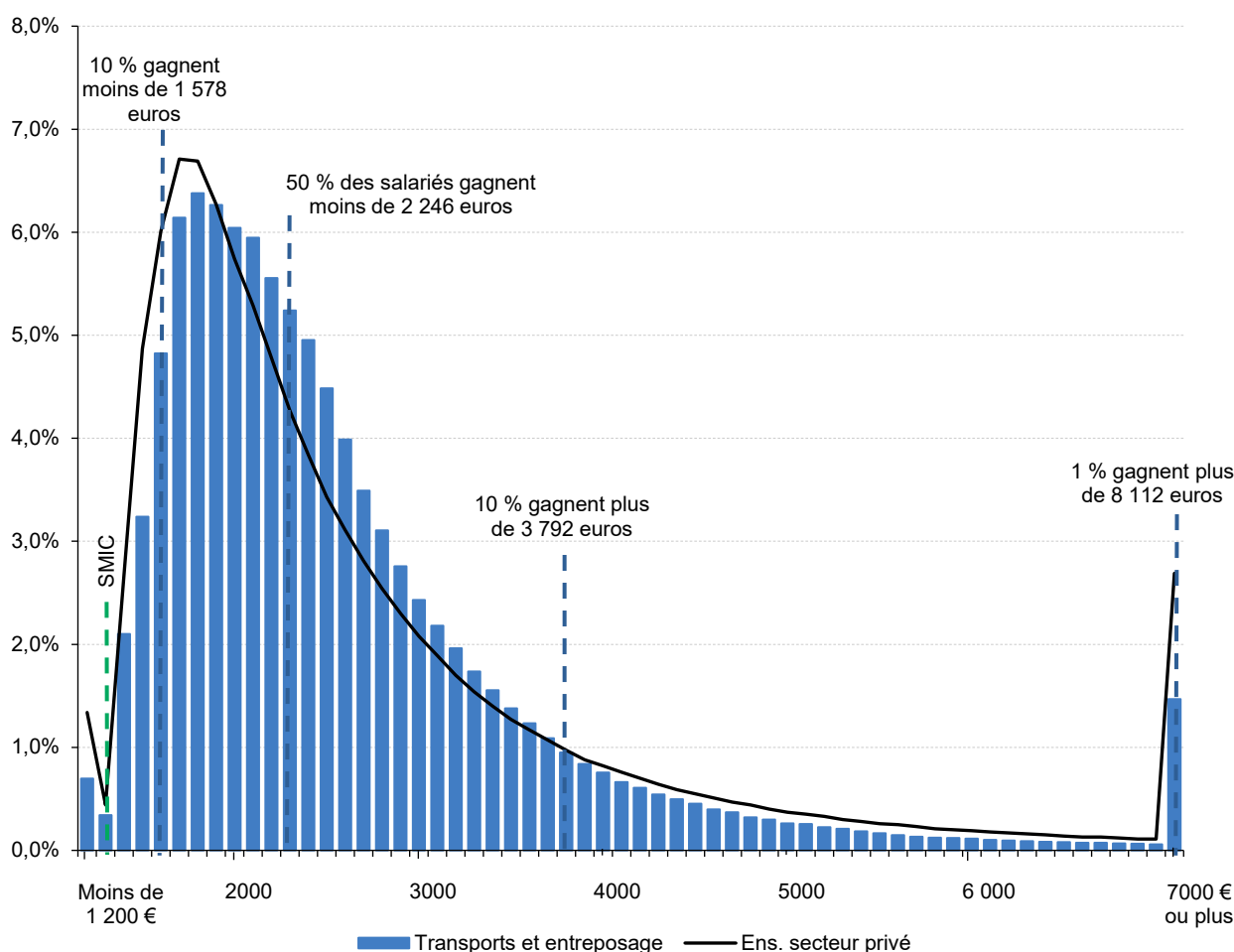
En France hors Mayotte, 11 % des salariés du secteur des transports et de l'entreposage (hors apprentis, stagiaires et intérimaires) et 14 % de ceux soumis à la convention collective des transports routiers ont bénéficié de cette revalorisation au 1^{er} janvier 2024 (figure C3-3). Ces proportions élevées, quoiqu'en baisse depuis le point haut du 1^{er} janvier 2022 (respectivement 17 % et 22 %), témoignent d'un ajustement partiel des grilles salariales. Comme l'année précédente, la plupart des branches, dont celle des transports, avaient renégocié leurs grilles avant la revalorisation du Smic de mai 2023. Ainsi, au 1^{er} janvier 2024, plusieurs conventions présentaient encore un premier niveau de grille inférieur au Smic en vigueur, ce qui explique le maintien d'une part significative de salariés directement concernés par la hausse du salaire minimum.

EN 2023, UN SALARIÉ DU SECTEUR SUR DEUX PERÇOIT UN SALAIRE NET EN EQTP INFÉRIEUR À 2 246 EUROS

En 2023, la moitié des salariés du secteur des transports et de l'entreposage perçoit moins de 2 246 euros nets par mois en équivalent temps plein (EQTP), contre 2 182 euros nets pour l'ensemble du secteur privé (*figure C3-4*). Ce salaire net médian est inférieur de 13,3 % au salaire moyen (2 590 euros), ce qui traduit une plus forte concentration des salaires dans le bas de la distribution.

Aux extrémités de la distribution, un salarié sur 10 gagne moins de 1 578 euros nets par mois tandis qu'un sur 10 perçoit plus de 3 792 euros. Le rapport interdécile (D9/D1), qui mesure les disparités salariales, s'établit à 2,4 dans le secteur des transports et de l'entreposage, soit 0,4 point de moins que celui de l'ensemble du secteur privé (2,8).

Figure C3-4 Distribution des salaires mensuels nets en EQTP en 2023
Effectifs en EQTP, salaires en euros



Note de lecture : 6,4 % des salariés du secteur des transports et de l'entreposage et 6,7 % des salariés de l'ensemble du secteur privé gagnent entre 1 700 et 1 800 euros.

Champ : France hors Mayotte, hors intérim.

Source : Insee, base Tous salariés 2023

partie D

Enjeux des transports pour l'environnement et la santé

En 2024, la consommation d'énergie des transports poursuit sa baisse (- 1,0 % par rapport à 2023) et se situe 8,5 % sous son niveau d'avant-crise sanitaire. Les émissions de gaz à effet de serre (GES) des transports diminuent en 2024 de 1,2 % et sont inférieures de 7,1 % à celles de 2019. Avec 124,9 millions de tonnes équivalent CO₂, le secteur des transports reste le premier contributeur aux émissions de GES de la France (34 %). La stratégie nationale bas-carbone, feuille de route de la France pour réduire les GES, prévoit une décarbonation totale des transports d'ici 2050. En 2024, le bilan de l'accidentalité routière s'établit à environ 3 200 personnes décédées (+ 0,8 %) et 235 600 personnes blessées (+ 0,3 %). Près de 700 décès sont intervenus lors d'accidents ayant impliqué un véhicule utilitaire ou un poids lourd.



D1. Consommation d'énergie dans les transports

En 2024, la consommation d'énergie des transports (plus précisément de celle dite de traction) poursuit sa baisse (- 1,0 % par rapport à 2023) et se situe 8,5 % sous son niveau d'avant-crise sanitaire. Cette baisse concerne principalement le transport de marchandises (- 1,8 %), la consommation d'énergie du transport de voyageurs ne diminuant que de 0,5 %.

LA CONSOMMATION D'ÉNERGIE DES TRANSPORTS POURSUIT SA BAISSÉ

En 2024, la consommation d'énergie des transports baisse plus modérément qu'en 2023 (- 1,0 % après 2,9 % en 2023) et s'établit à un niveau nettement inférieur à celui d'avant-crise (- 8,5 % par rapport à 2019)-(figure D1-1). La consommation d'énergie s'établit ainsi à 486,5 TWh en 2024.

Figure D1-1 Évolution des consommations d'énergie du transport par mode
Niveau en TWh, évolutions en %

	Niveau	Évolutions annuelles		Évolution annuelle moyenne
	2024 (p)	2024/2023	2024/2019	2024/2019
Voyageurs	298,3	- 0,5	- 8,2	- 1,6
Transports individuels	271,8	- 1,0	- 8,5	- 1,6
Deux-roues	5,1	9,4	3,5	- 1,1
Voitures particulières (y c. taxis et VUL étrangers)	262,3	- 1,2	- 8,9	- 1,6
Plaisance	4,4	0,0	1,1	0,2
Transport collectif	26,5	4,8	- 5,0	- 1,9
Transport routier de voyageurs (gazole uniquement)	4,8	- 1,5	- 13,8	- 2,6
Transport urbain de voyageurs	6,1	19,6	25,7	1,0
Transport ferroviaire ¹	8,3	3,0	- 3,4	- 1,3
Transport aérien ²	7,7	14,6	- 11,6	- 5,1
Marchandises	187,7	- 1,8	- 9,0	- 1,5
Transports routiers	174,0	- 1,2	- 6,0	- 1,0
dont VUL français	59,8	- 2,0	- 7,3	- 1,1
dont PL français et étrangers	111,9	- 1,2	- 6,3	- 1,1
Navigation intérieure (fioul)	1,2	0,0	26,4	4,8
Transport maritime ³	11,9	- 10,3	- 39,4	- 7,5
Oléoducs (électricité)	0,7	0,0	- 10,2	- 2,1
Autres	0,5	0,0	- 13,0	- 2,7
Ensemble	486,5	- 1,0	- 8,5	- 1,6

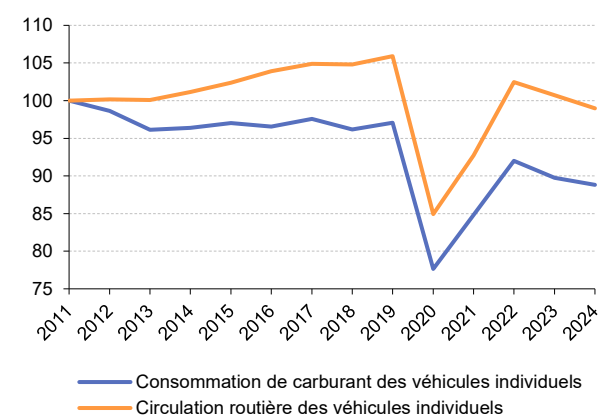
¹ Gazole et électricité uniquement de traction.
² Livraisons en France aux aéronefs français et étrangers (pour les vols domestiques uniquement).
³ Livraisons en France aux soutes maritimes françaises et étrangères, hors lubrifiants (hors périmètre du bilan de l'énergie).
(p) : provisoire.
Source : SDES

Figure D1-2 Évolution des consommations d'énergie du transport par énergie
Niveau en TWh, évolutions en %

	Niveau	Évolutions annuelles		Évolution annuelle moyenne
	2024 (p)	2024/2023	2024/2019	2024/2019
Carburants pétroliers	470,2	- 1,3	- 9,6	- 2,0
Routiers	443,7	- 1,3	- 8,5	- 1,8
dont essence	112,7	4,1	20,5	3,8
dont gazole	329,4	- 3,1	- 15,7	- 3,3
Non routiers	26,5	- 1,4	- 24,3	- 5,4
Produits non pétroliers ¹	16,3	7,9	36,9	6,5
GNV	4,1	0,0	122,5	17,3
Électricité	12,2	10,9	21,1	3,9
Ensemble	486,5	- 1,0	- 8,5	- 1,8

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

Figure D1-3 Évolution de la circulation et de la consommation de carburant des voitures particulières
En indice base 100 en 2011



Source : SDES, Bilan de la circulation ; CPDP

partie D : enjeux des transports pour l'environnement et la santé

Les carburants pétroliers (y compris biocarburants incorporés) constituent toujours l'essentiel de l'énergie consommée dans les transports (96,7 % en 2024) - (*figure D1-2*). Ils sont surtout destinés au transport routier, pour lequel la consommation de pétrole diminue de nouveau en 2024 (- 1,3 % par rapport à 2023) et s'éloigne du niveau d'avant-crise (- 8,5 % par rapport à 2019). La consommation d'électricité, qui représente 2,5 % des consommations d'énergie, continue d'augmenter (+ 10,9 % par rapport à 2023) et dépasse largement son niveau d'avant-crise (+ 21,1 % par rapport à 2019). Le GNV représente quant à lui 0,8 % de la consommation totale d'énergie des transports.

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

En 2024, le transport de voyageurs consomme 61,3 % du total de l'énergie des transports, le reste étant dévolu au transport de marchandises. Sa consommation diminue légèrement en 2024 (- 0,5 %) et reste nettement sous son niveau de 2019 (- 8,2 %).

L'essentiel de la consommation d'énergie du transport de voyageurs est constitué par le transport individuel (91,1 %), dont la tendance à la baisse (- 1,0 % en 2024) est plus marquée que celle de la circulation routière des véhicules individuels (- 0,2 %) - (*figure D1-3*).

Le reste de l'énergie du transport de voyageurs est consommé par les transports collectifs (8,9 % en 2024). Ceux-ci ont vu leur consommation d'énergie augmenter par rapport à 2023 (+ 4,8 %), sans toutefois retrouver leur niveau de 2019 (- 5,0 %). La consommation augmente dans les transports ferroviaires (+ 3,0 %), dans les transports urbains de voyageurs (+ 19,6 %) et dans le transport aérien (+ 14,6 %), mais diminue dans le transport routier de voyageurs (- 1,5 %). Seuls les transports urbains de voyageurs ont un niveau de consommation d'énergie supérieur à celui d'avant-crise (+ 25,7 %).

Le transport de marchandises consomme 38,6 % de l'énergie de traction des transports, essentiellement du fait du transport routier qui représente 92,7 % de sa consommation (65,2 % pour les poids lourds et 34,8 % pour les véhicules utilitaires légers). La consommation d'énergie du transport routier de marchandises diminue de nouveau en 2024 (- 1,8 %).

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 2024*) pour les autres consommations d'énergie.

L'objectif d'amélioration continue des méthodes employées ainsi que la disponibilité de nouvelles sources d'informations se substituant à d'anciennes peuvent se traduire par des révisions dans les bilans des années antérieures.

D2.1 Émissions de gaz à effet de serre des transports

En 2024, les émissions de gaz à effet de serre (GES) des transports diminuent de 1,2 % par rapport à 2023. Cette réduction de 1,5 million de tonnes équivalent CO₂ (Mt CO₂ éq), succède à celle plus marquée de 2023 (- 5,6 Mt CO₂ éq par rapport à 2022). En 2024, les émissions de GES des transports sont inférieures de 7,1 % à celles de l'année 2019. Avec 124,9 Mt CO₂ éq, le secteur des transports reste le premier contributeur aux émissions de GES de la France (34 %). Ses émissions proviennent essentiellement des voitures particulières (VP, 53 %), des poids lourds (PL, 22 %) et des véhicules utilitaires légers (VUL, 15 %). La stratégie nationale bas-carbone, feuille de route de la France pour réduire les GES, prévoit une décarbonation totale des transports d'ici 2050. L'enjeu est considérable pour ce secteur : en 2024 le niveau d'émissions est identique à celui de 1990.

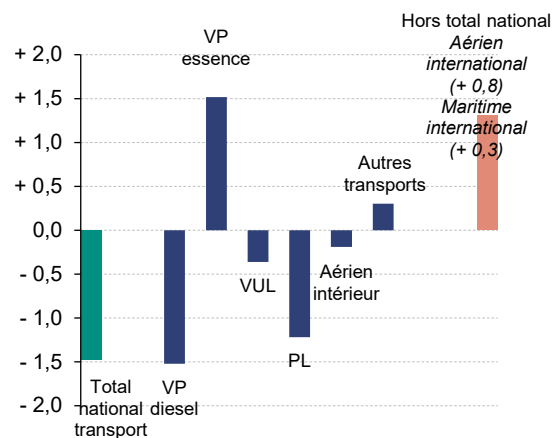
Outre la part marginale des gaz fluorés (HFC) provenant de la climatisation des véhicules, les émissions de GES des transports se produisent lors de la combustion de carburants d'origine fossile par les moteurs des véhicules. Ne sont pas comptabilisées dans le secteur des transports : les émissions issues de la production d'électricité consommée par les transports ferrés ou les véhicules électriques, les émissions associées à la production des carburants et celles engendrées par la fabrication des véhicules et des infrastructures. Les émissions proviennent des véhicules français mais également des véhicules étrangers, notamment des poids lourds réalisant du transit international.

EN 2024, LES ÉMISSIONS DE GES DES TRANSPORTS DIMINUENT POUR LA DEUXIÈME ANNÉE CONSÉCUTIVE MAIS REPRÉSENTENT PLUS DU TIERS DES ÉMISSIONS NATIONALES

En 2024, les émissions de GES des transports diminuent de 1,2 % par rapport à l'année précédente (- 1,5 Mt CO₂ éq) du fait de la baisse des émissions des poids lourds (- 1,2 Mt CO₂ éq) et dans une moindre mesure des véhicules utilitaires légers (- 0,4 Mt CO₂ éq). Les émissions des voitures particulières principalement liées au transport de voyageurs sont stables, la baisse des émissions des motorisations diesel compensant la hausse des motorisations essence. En revanche, alors que les émissions du transport aérien intérieur se replient (- 0,2 Mt CO₂ éq), celles du transport aérien international, non comptabilisées dans le total national, s'accroissent (+ 0,8 Mt CO₂ éq). Les autres modes de transports (bus, cars, deux roues, ferroviaire, fluvial et maritime intérieur) augmentent légèrement leurs émissions (+ 0,3 Mt CO₂ éq) - (figure D2.1-1).

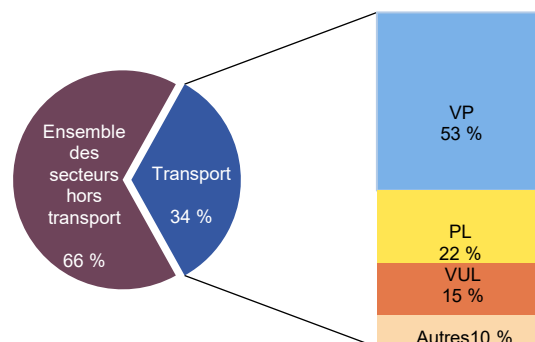
Les transports représentent, en 2024, 34 % des émissions nationales soit 124,9 Mt CO₂ éq (figure D2.1-2).

Figure D2.1-1 Évolution des émissions de GES du secteur des transports entre 2023 et 2024
En Mt CO₂ éq



Champ : métropole et outre-mer appartenant à l'UE.
Source : Citepa, juin 2025, inventaire format Secten, estimations préliminaires pour 2024.

Figure D2.1-2 Répartition des émissions de GES des transports en 2024
En Mt CO₂ éq



Champ : métropole et outre-mer appartenant à l'UE.
Source : Citepa, juin 2025, inventaire format Secten, estimations préliminaires pour 2024.

partie D : enjeux des transports pour l'environnement et la santé

LES ÉMISSIONS DE GES DES TRANSPORTS BAISSENT TENDANCIELLEMENT DEPUIS 2017 ET REVIENNENT EN 2024 À LEUR NIVEAU DE 1990

En 2024, le secteur des transports a émis 124,9 Mt CO₂ éq de GES et constitue, avec 34 % des émissions nationales, le premier poste contributeur. Il revient ainsi quasiment à son niveau d'émissions de GES de l'année 1990, alors que l'ensemble des autres secteurs a diminué de 42,1 % sur cette période (*figure D2.1-3*).

L'évolution des émissions du transport se décline en plusieurs phases (*figure D2.1-4*). Après une tendance à la hausse entre 1990 et 2004 de 1,2 % par an en moyenne, elles se sont infléchies entre 2004 et 2008 (- 1,8 % par an en moyenne) en grande partie du fait du recul de l'activité économique en 2008, avant d'être quasiment stable jusqu'en 2017 (*figure D2.1-5*). Depuis, et hors évolutions liées à la crise sanitaire, les émissions du secteur baissent à nouveau de 1,5 % par an en moyenne.

Figure D2.1-3 Évolution des émissions de GES par secteurs et par modes de transports

	1990	2004	2019	2023	2024	1990 2024	2019 2024	2023 2024	1990 2004	2004 2024
	Émissions en Mt CO ₂ eq					Évolution en %			Taux de croissance moyen annuel en %	
Secteurs hors transports	421,9	406,0	301,6	249,7	244,3	-42,1	-19,0	-2,2	-0,3	-2,6
Secteur des transports	124,7	147,7	134,5	126,4	124,9	0,2	- 7,1	- 1,2	1,2	- 0,9
Voitures particulières diesel	15,3	45,1	50,0	40,5	39,0	154,6	- 22,1	- 3,8	8,0	- 0,7
Voitures particulières essence	52,5	35,0	21,7	25,9	27,4	- 47,8	26,5	5,9	- 2,9	- 1,2
Voitures particulières autres motorisations	0,1	0,1	0,0	0,1	0,1	59,9	96,8	- 4,3	5,3	- 1,2
Véhicules utilitaires légers diesel	11,1	17,8	17,7	16,4	15,8	43,2	- 10,7	- 3,6	3,4	- 0,6
Véhicules utilitaires légers essence	7,8	3,1	2,5	2,9	3,1	- 59,7	26,8	6,5	- 6,4	0,1
Véhicules utilitaires légers autres motorisations	0,1	0,4	0,1	0,2	0,3	195,1	118,6	18,4	10,0	- 1,3
Poids lourds diesel	26,6	33,4	29,9	28,4	27,1	2,1	- 9,1	- 4,3	1,6	- 1,0
Poids lourds autres motorisations	0,0	0,0	0,0	0,0	0,0	- 81,4	103,6	38,2	- 5,2	- 4,6
Bus et cars diesel	2,0	2,3	2,3	2,1	2,2	7,0	- 6,7	5,7	0,8	- 0,2
Bus et cars autres motorisations	0,0	0,0	0,4	0,9	0,9	-	109,4	1,0	-	18,2
Deux roues essence	0,7	1,3	1,3	1,2	1,2	81,4	- 4,2	6,1	4,6	- 0,2
Deux roues autres motorisations	0,0	0,1	0,1	0,1	0,1	-	16,6	2,7	-	2,5
Sous total transport routier	116,1	138,4	126,1	118,7	117,3	1,0	- 7,0	- 1,2	1,3	- 0,8
Transport ferroviaire	1,1	0,7	0,4	0,4	0,4	- 64,5	- 5,4	3,0	- 2,8	- 3,1
Transport fluvial de marchandises	0,1	0,1	0,1	0,1	0,1	- 22,9	- 20,7	3,0	- 0,3	- 1,1
Transport maritime domestique	3,0	2,6	1,8	1,8	1,8	- 38,9	0,1	1,5	- 1,1	- 1,7
Transport autres navigations	0,7	1,0	1,0	1,0	1,0	57,6	4,4	6,5	2,9	0,3
Transport aérien français	3,7	4,9	5,0	4,4	4,2	15,3	- 15,8	- 4,3	2,0	- 0,7
Sous total autres transports	8,6	9,3	8,4	7,7	7,6	- 11,2	- 9,5	- 1,1	0,6	- 1,0
Total hors UTACTF¹	546,6	553,7	436,1	376,1	369,2	- 32,5	- 15,3	- 1,8	0,1	- 2,0
Exclu du total national	16,3	25,1	24,4	20,0	21,3	31,1	- 12,8	6,5	3,2	- 0,8
Transport fluvial international	0,1	0,1	0,1	0,1	0,1	- 40,3	- 26,8	3,0	0,4	- 2,8
Transport maritime international	6,7	9,0	5,2	3,4	3,8	- 43,1	- 25,6	14,2	2,0	- 4,2
Transport aérien international	9,4	16,1	19,2	16,6	17,4	84,9	- 9,3	5,0	3,9	0,4
Autres engins hors total national	0,0	0,0	0,0	0,0	0,0	- 27,7	- 57,3	0,0	- 0,3	- 1,4

(e) estimations préliminaires pour 2024.

¹ UTACTF : utilisation des terres, changement d'affectation des terres, forêt.

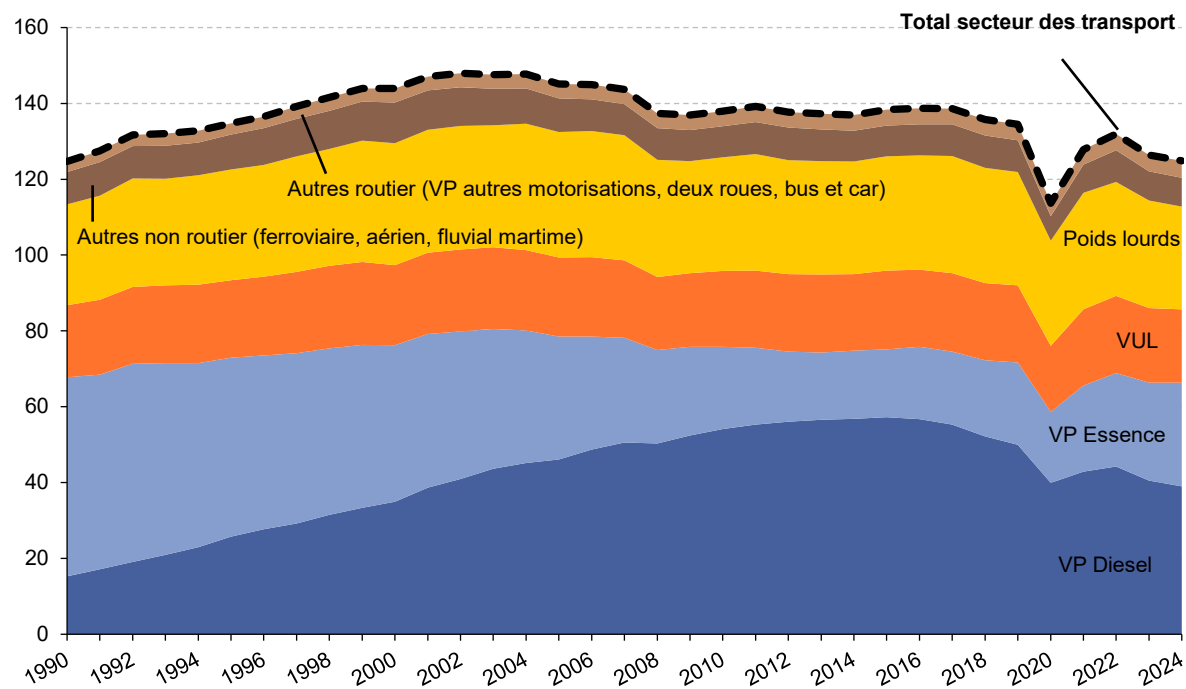
Note : les émissions des tracteurs sont allouées au secteur de l'agriculture et celles des véhicules de chantier au secteur de la construction.

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

Source : Citepa, avril 2024 ; inventaire formatecten

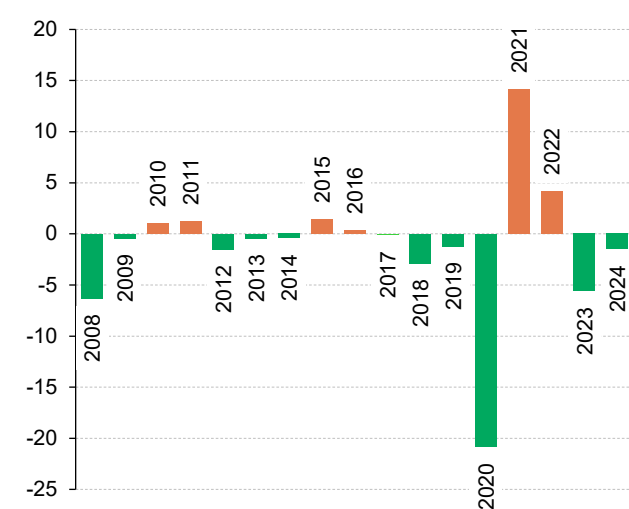
partie D : enjeux des transports pour l’environnement et la santé

Figure D2.1-4 Évolution des émissions de GES du transport entre 1990 et 2024
En Mt CO₂ éq



Champ : métropole et outre-mer appartenant à l'UE
Source : Citepa, juin 2025, inventaire format Secten, estimations préliminaires pour 2024

Figure D2.1-5 Évolution des émissions de GES du secteur des transports entre 2008 et 2024
En Mt CO₂ éq



Champ : métropole et outre-mer appartenant à l'UE
Source : Citepa, juin 2025, inventaire format Secten, estimations préliminaires pour 2024

DES ÉMISSIONS DE GES MAJORITAIREMENT IMPUTABLES AUX VOITURES PARTICULIÈRES

En 2024, le transport routier (117,3 Mt CO₂ éq) est à l'origine de 94,0 % des émissions du secteur des transports. La majorité des GES des transports proviennent des voitures particulières (53 % en 2024 soit 66,5 Mt CO₂ éq). Entre 1990 et 2024, les émissions globales des voitures particulières n'ont que légèrement diminué (- 2,1 %), malgré la baisse de 22,9 % des émissions unitaires par km (160 gCO₂/km en 2023¹). L'augmentation de la circulation (+ 41,7 % entre 1990 et 2023) contrebalance en effet les gains d'efficacité énergétique des véhicules. Par ailleurs, la réduction des émissions unitaires induites par le progrès technologique et l'introduction plus significative depuis 2010 d'agrocarburant (*figure D2.1-6*) a, pour sa part, été freinée par le vieillissement du parc, l'augmentation du poids et de la puissance des voitures particulières et la recomposition du parc en faveur de l'essence².

Pour un même segment de véhicules particuliers, hors hybrides, les motorisations essence sont plus émissives en CO₂ que les motorisations diesel. Au niveau global, toutefois, les motorisations diesel émettent en moyenne plus que les voitures essence par km (165 gCO₂/km contre 151 gCO₂/km en 2023) car elles équipent en général des véhicules plus gros que ceux à motorisation essence. Si la circulation des voitures à motorisation diesel, motorisation hybride incluse représente, en 2023, 57 % de la circulation du parc roulant de voitures particulières, elle diminue entre 2015 et 2023 (- 24,8 %) au profit de celle des motorisation essence, motorisation hybride incluse (+ 79,5 %).

Les émissions de GES des poids lourds représentent 27,1 Mt CO₂ éq en 2024 (22 % des émissions du transport). Entre 1990 et 2024, les émissions de GES des poids lourds ont crû de 2,1 % alors que la circulation a augmenté de 18,6 %. L'évolution des émissions est notamment liée à celle de la circulation, à l'efficacité énergétique du parc (renouvelé par des véhicules neufs) et à l'augmentation de la charge moyenne des poids-lourds. Les véhicules utilitaires légers (VUL), utilisés pour le déplacement des personnes ou de marchandises, contribuent à 15 % des émissions des transports en 2024. Ils sont à l'origine de 19,3 Mt CO₂ éq, en augmentation de 1,8 % depuis 1990.

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 2024, le transport aérien intérieur a émis 4,2 Mt CO₂ éq, soit 3 % des émissions de GES du transport. Bien qu'exclues du total national officiel, les émissions du transport international sont néanmoins calculées. Les émissions du transport international aérien représentent 17,4 Mt CO₂ éq en 2024 (*figure D2.1-7*). En tenant compte des transports internationaux, les émissions du transport aérien représentent 12 % des émissions des transports et 5 % des émissions totales de la France. Cette estimation tient compte des émissions issues de la combustion de carburant mais pas de celles associées aux effets non-CO₂ de l'aviation, notamment les traînées de condensation des aéronefs (bien qu'il n'y ait pas de consensus scientifique sur le sujet, l'Ademe recommande d'appliquer un facteur 2 aux émissions de CO₂ pour intégrer les impacts climatiques des effets non-CO₂).

En 2024, les émissions du transport aérien international, augmentent de 5,0 % alors que celles du transport aérien intérieur se replient de 4,3 %. Au total, les émissions du transport aérien intérieur et international croissent à nouveau (+ 3,0 %) à un rythme plus modéré après les hausses dynamiques en 2022 (+ 48,0 %) et en 2023 (+ 10,6 %), du fait de la reprise de l'activité internationale de l'aviation après la crise sanitaire. Les émissions des vols intérieurs diminuent entre 2022 et 2024 dans un contexte de suppression des vols intérieurs sur le territoire français disposant d'une alternative de liaison ferroviaire directe de moins de 2 h 30 (décret n°2023-385 du 22 mai 2023). Le niveau d'émissions du transport aérien reste inférieur de 10,7 % à celui de l'année 2019. Depuis 1990, les émissions du transport aérien international ont augmenté de 84,9 %.

¹ Les émissions unitaires de CO₂ par km de 2024 ne sont pas connues à la date de rédaction du rapport.

² Voir *Quels freins à la baisse des émissions de gaz à effet de serre du parc automobile ?*, SDES, Datalab essentiel, juillet 2023.

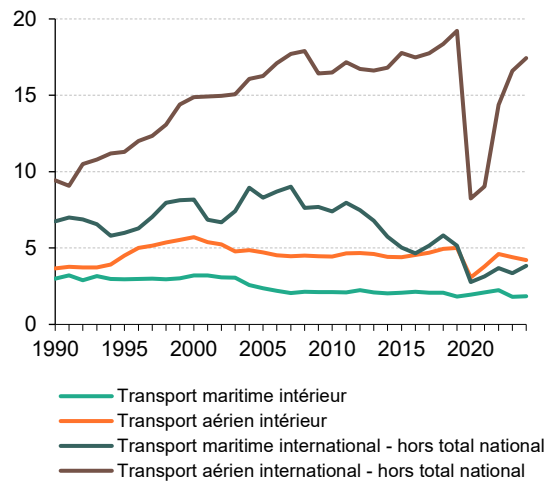
partie D : enjeux des transports pour l’environnement et la santé

Figure D2.1-6 **Part des agrocarburants dans les carburants routiers en France**
En % énergétique

	2005	2010	2015	2016	2017	2018	2019	2020	2021	2022	2023
Total	1,42	6,45	7,48	7,58	7,67	7,77	7,92	8,04	8,12	6,88	7,74

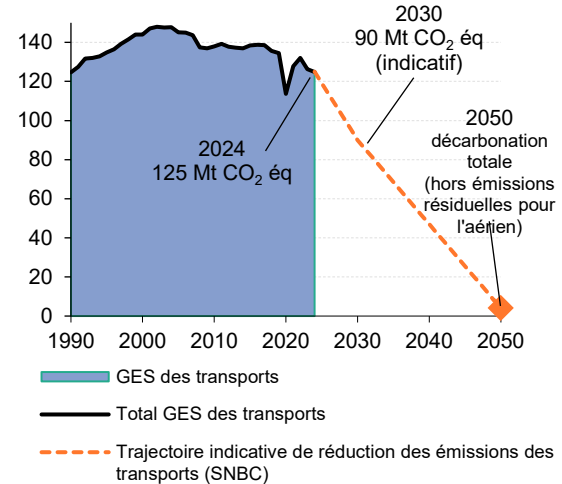
Champ : métropole et outre-mer appartenant à l'UE.
Source : Calculs du Citepa, juin 2025, inventaire format Secten

Figure D2.1-7 **Évolution des émissions du transport maritime et aérien**
En Mt CO₂ éq



Champ : métropole et outre-mer appartenant à l'UE.
Source : Citepa, juin 2025, inventaire au format Secten, estimations préliminaires pour 2024

Figure D2.1-8 **Évolution des émissions des transports et objectifs de réductions**
En Mt CO₂ éq



Champ : métropole et outre-mer appartenant à l'UE.
Source : Citepa, juin 2025, inventaire au format Secten, estimations préliminaires pour 2024

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 D2.1-8).

Le décret n°2020-457 du 21 avril 2020 définit des plafonds d'émissions des transports (budgets carbone) par période quinquennale. Pour la période 2019-2023, les émissions annuelles du secteur des transports sont plafonnées à 128 Mt CO₂ éq. Cet objectif a été respecté, la moyenne annuelle des émissions du secteur des transport sur la période 2019-2023 s'établissant à 126,9 Mt CO₂ éq. À titre provisoire et indicatif, la 3^e version de la SNBC, en cours d'élaboration, prévoit pour la période 2024-2028 un plafond d'émissions de 113 Mt CO₂ éq en moyenne par an, et de 82 Mt CO₂ éq en moyenne par an pour la période 2029-2033.

La stratégie nationale repose sur l'électrification du parc, 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 report modal (déploiement d'infrastructures adaptées, promotion des transports en commun, covoiturage, vélo et marche). Une décroissance de la demande en transport, en lien avec l'évolution de l'organisation de la production des transports, devra accompagner les changements structuraux de la mobilité pour réussir la décarbonation du secteur des transports à l'horizon 2050.

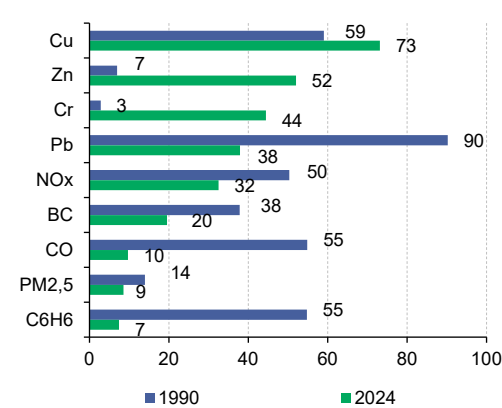
D2.2 Émissions de polluants atmosphériques des transports

En France métropolitaine, le transport routier est le mode de transport le plus émetteur de polluants dans l’air : il contribue à plus de 50 % aux émissions des transports, tous modes confondus, pour une majorité de polluants. Il est le premier émetteur de cuivre, de zinc, de chrome, de plomb et d’oxydes d’azote, tous secteurs d’activités confondus. Les véhicules diesel, qui représentent 61 % de la circulation totale en 2023, sont responsables de plus de 65 % des rejets du transport routier pour de nombreux polluants en 2024. Les émissions du transport routier évoluent inégalement selon les polluants. Les progrès observés sont notamment dus au renouvellement du parc et à l’introduction de pots catalytiques dans les années 90. Pour les autres modes de transport, le ferroviaire se démarque avec une contribution de 21 % aux rejets totaux de cuivre en 2024. Le transport maritime (domestique et international) émet de nombreux polluants. En 2024, il représente au maximum 12 % des émissions totales par polluant atmosphérique, tous secteurs d’activités confondus, hormis pour le nickel pour lequel le transport maritime contribue à hauteur de 63 %.

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

En 2024, la part du transport routier dans les émissions totales, tous secteurs d’activités confondus, est la plus importante pour le cuivre (Cu) - (73 %), le zinc (Zn) - (52 %), le chrome (Cr) - (44 %), le plomb (Pb) - (38 %) et les oxydes d’azote (NO_x) - (32 %) - (figures D2.2-1 et D2.2-2). Pour les particules, la contribution du transport routier varie de 4 % pour les particules en suspension de toutes tailles à 9 % pour les particules de diamètre inférieur ou égal à 2,5 µm (PM_{2,5}) et celles de diamètre inférieur ou égal à 10 µm (PM₁₀). La part du transport routier s’élève à 20 % pour le carbone suie (BC), composé chimique mesuré dans les particules. 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 rejets d’autres polluants mais dans des proportions plus faibles : 7 % pour le benzène (C₆H₆) ou les dioxines et furanes (PCDD-F) et entre 8 % et 27 % pour certains métaux et métalloïdes³ (sélénium (Se), nickel (Ni), mercure (Hg), cadmium (Cd) et arsenic (As)).

Figure D2.2-1 Part du transport routier dans les émissions totales en 1990 et 2024
En %



Notes : les chiffres 2024 sont une estimation préliminaire ; les émissions du transport international sont incluses dans les émissions totales par polluant.
Champ : France métropolitaine.
Source : Citepa, avril 2025 - inventaire au formatecten

En 2024, les véhicules essence, y compris les hybrides rechargeables ou non (voitures, utilitaires légers et deux-roues motorisés), contribuent pour 84 % aux émissions de monoxyde de carbone (CO) et de composés organiques volatils non méthaniques (COVNM) du transport routier alors qu’ils ne représentent que 36 % de la circulation en véhicules-kilomètres en 2023 (figure D2.2-3). À l’inverse, les véhicules diesel, y compris les hybrides rechargeables ou non (voitures, utilitaires légers et poids lourds), sont responsables d’au moins 65 % des rejets du transport routier pour de nombreux polluants tels que les NO_x, les PCDD-F, les hydrocarbures aromatiques polycycliques (HAP), le carbone suie et les PM_{2,5}. Ils représentent 61 % de la circulation en véhicules-kilomètres en 2023 (source Citepa pour les données de circulation).

Sur la période 1990-2024, les émissions du transport routier ont suivi des tendances contrastées selon les polluants (figure D2.2-4). Les rejets de NO_x ont diminué de 78 %, celles de CO de 96 % et celles de COVNM de 97 % grâce à l’évolution des moteurs, stimulée par la réglementation européenne sur les émissions des véhicules, au renouvellement du parc et à l’équipement progressif des

³ Les métalloïdes sont des éléments chimiques dont les propriétés sont intermédiaires entre celles d’un métal et d’un non-métal.

véhicules en pot catalytique (depuis 1993 pour les véhicules essence et depuis 1997 pour les véhicules diesel). Néanmoins, ces progrès ont été limités par l'intensification du trafic et l'augmentation du parc. Les rejets de particules ont également baissé depuis 1990.

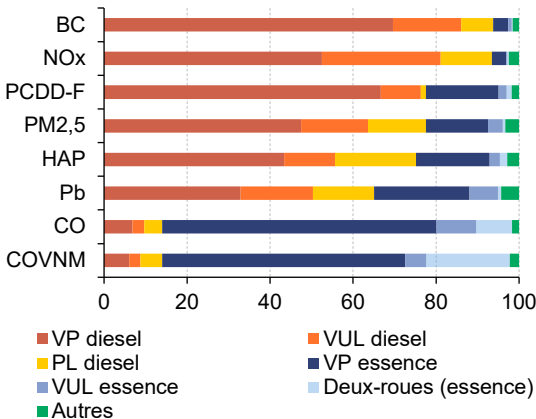
Les PCDD-F proviennent majoritairement des véhicules diesel, pour le transport routier. Leurs émissions ont diminué depuis 2010 après une hausse entre 1990 et 2010. Ces évolutions s'expliquent par la hausse du trafic et du nombre de véhicules diesel puis par l'entrée en vigueur en 2010 de la norme Euro 5. Pour plusieurs métaux et métalloïdes (arsenic, cadmium, chrome, cuivre et zinc), les émissions du transport routier ont augmenté depuis 1990, avec une légère baisse observée depuis 2010 pour le chrome. Pour le cuivre, cette tendance est due à la hausse du trafic.

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	1180	5594	894	74	68	31	18	176	3893	148
		2024	259	211	29	21	14	5	8	238	35	208
	Évolution	2024/1990	- 78,0	- 96,2	- 96,8	- 71,3	- 79,7	- 84,2	- 52,5	35,0	- 99,1	41,0
Part du transport routier dans les émissions totales		1990	50	55	31	12	14	38	1	59	90	7
		2024	32	10	3	9	9	20	7	73	38	52
Part 2024 des émissions du transport routier par type de motorisation		VP diesel	52,5	6,8	6,1	42,5	47,5	69,7	66,7	36,9	32,9	35,3
		VP essence	3,5	66,1	58,5	17,8	15,0	3,6	17,5	24,6	23,0	24,0
		VUL diesel	28,6	2,8	2,7	16,3	16,1	16,4	9,6	15,6	17,4	15,6
		VUL essence	0,2	9,6	5,1	4,3	3,5	0,8	1,9	5,8	6,8	5,1
		PL diesel	12,3	4,3	5,3	14,7	13,9	7,7	1,2	12,7	14,7	15,3
		Deux-roues (essence)	0,4	8,6	20,1	0,7	0,7	0,3	1,3	1,0	0,8	0,9
		Autres	2,5	1,7	2,3	3,7	3,3	1,5	1,8	3,5	4,3	3,7

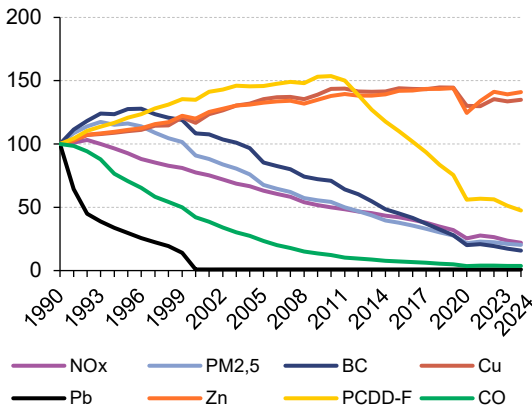
Notes : les chiffres 2024 sont une estimation préliminaire ; VP : voitures particulières y compris les hybrides rechargeables ou non. VUL : véhicules utilitaires légers y compris les hybrides rechargeables ou non. PL : poids lourds. Autres : motorisations autres qu'essence et diesel des VP et VUL ; motorisations autres que diesel des PL ; toutes motorisations des bus, cars et deux-roues. Les émissions du transport international sont incluses dans les émissions totales par polluant.
Lecture : la part des émissions de NO_x des VP diesel dans les émissions de NO_x du transport routier est de 52,5 % en 2024.
Champ : France métropolitaine.
Source : Citepa, avril 2025 - inventaire au format Secten

Figure D2.2-3 Émissions du transport routier par type de véhicule et motorisation pour quelques polluants en 2024
En %



Note : les chiffres 2024 sont une estimation préliminaire.
Champ : France métropolitaine.
Source : Citepa, avril 2024 - inventaire au format Secten

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



Note : les chiffres 2024 sont une estimation préliminaire.
Champ : France métropolitaine.
Source : Citepa, avril 2025 - inventaire au format Secten

partie D : enjeux des transports pour l'environnement et la santé

En 2020, les mesures exceptionnelles de limitation des déplacements, liées à la gestion de la pandémie de la Covid-19, et leurs effets sur l'activité économique ont amplifié les baisses déjà réalisées pour certains polluants et ont réduit ponctuellement les émissions d'autres polluants fortement émis par le transport routier, tels que le cuivre et le zinc. Pour l'arsenic, le cadmium et le zinc, dont les émissions ont augmenté, les rejets de 2024 sont supérieurs à ceux de 2020 et inférieurs ou égaux à ceux de 2019.

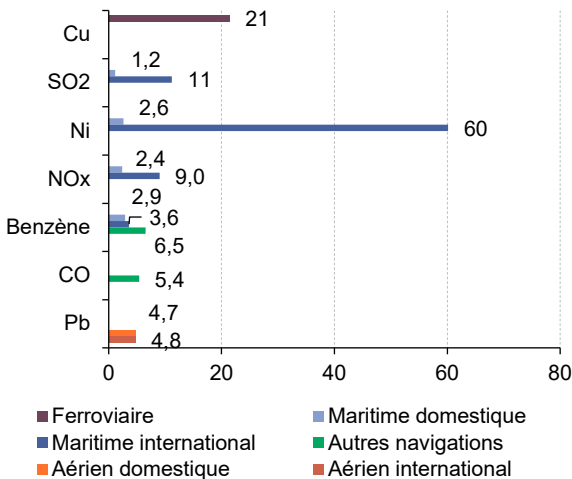
AUTRES MODES DE TRANSPORT : DES CONTRIBUTIONS LE PLUS SOUVENT FAIBLES AUX ÉMISSIONS NATIONALES

Sur la période 1990-2024, les autres modes de transport (hors routier) contribuent peu et représentent moins de 15 % des émissions totales par polluant atmosphérique, hormis pour le cuivre, le nickel, le dioxyde de soufre (SO₂) et l'arsenic. En 2024, les rejets de cuivre proviennent à 21 % du transport ferroviaire, principalement de l'abrasion des caténaires (figure D2.2-5). Après avoir augmenté jusqu'au début des années 2000, ces émissions ont ensuite diminué pour de nouveau croître depuis 2022 (figure D2.2-6).

En 2024, le transport maritime domestique contribue pour 1,2 % aux rejets totaux (tous secteurs d'activités confondus) de SO₂ et le transport maritime international pour 11 %. Ces émissions, qui proviennent de la combustion de fioul lourd, ont baissé depuis 2000 et plus fortement depuis 2020. La teneur en soufre dans ce carburant est déjà limitée réglementairement : 0,1 % depuis 2015 pour les zones de contrôle des émissions d'oxydes de soufre (côtes est et ouest des États-Unis et du Canada, zone maritime caraïbe des États-Unis, mer du Nord et mer Baltique) et 3,5 % pour les autres zones de 2012 à 2019 puis passage à 0,5 % en 2020.

Le transport maritime domestique contribue également aux rejets de nickel (2,6 %), de NO_x (2,4 %) et de benzène (2,9 %). Les émissions du transport maritime international sont plus élevées et représentent en 2024 respectivement 60 %, 9,0 % et 3,6 % des rejets totaux de nickel, de NO_x et de benzène.

Figure D2.2-5 Part des autres modes de transport dans les émissions totales de certains polluants en 2024
En %



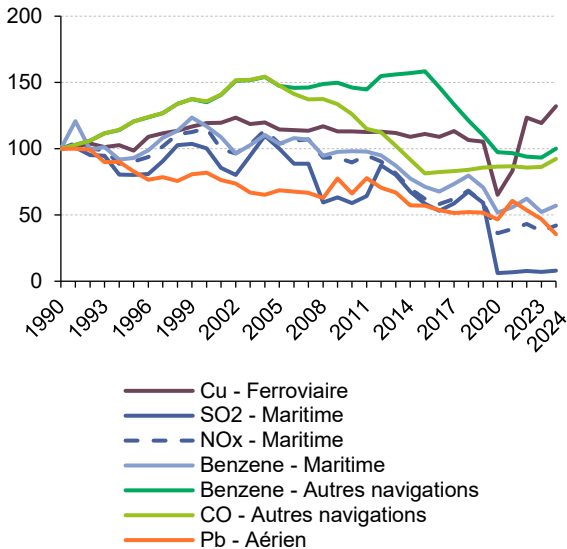
Lecture : en 2024, le transport maritime domestique contribue pour 1,2 % aux émissions totales de SO₂ (tous secteurs d'activités confondus y compris le transport international).

Notes : les chiffres 2024 sont une estimation préliminaire ; la catégorie « Autres navigations » regroupe les émissions des bateaux fluviaux à passagers, des bateaux fluviaux et maritimes à usage professionnel (hors transport et pêche) et des bateaux fluviaux et maritimes de plaisance (activités de loisirs) ; les émissions du transport international sont incluses dans les émissions totales par polluant.

Champ : France métropolitaine.

Source : Citepa, avril 2025 - inventaire au formatecten

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



partie D : enjeux des transports pour l'environnement et la santé

S'agissant des particules, le transport maritime domestique représente en 2024 respectivement 0,2 % et 0,3 % des émissions totales de PM₁₀ et de PM_{2,5} et le transport maritime international respectivement 1,7 % et 2,1 % des rejets totaux de PM₁₀ et de PM_{2,5}.

Les autres activités de navigation hors transport fluvial de marchandises émettent du monoxyde de carbone (5,4 % des émissions totales, transport international compris) et du benzène (6,5 % des émissions totales, transport international compris). Enfin, le transport aérien domestique est responsable de 4,7 % des rejets de plomb en 2024 et le transport aérien international de 4,8 % de ces rejets. Ces derniers ont diminué de 65 % depuis 1990.

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

Le ministère en charge de l'environnement a confié au Citepa l'élaboration des inventaires nationaux d'émissions de polluants atmosphériques et de GES dans le cadre de l'arrêté du 24 août 2011 relatif au système national d'inventaires d'émissions et de bilans dans l'atmosphère.

Pour les émissions de polluants, conformément aux périmètres de la Commission économique pour l'Europe des Nations unies et de la directive européenne relative aux plafonds d'émission nationaux, ne sont pas incluses les émissions maritimes et fluviales internationales et les émissions de la phase croisière (≥ 1000 m) des trafics aériens domestique et international.

Pour les GES, conformément aux périmètres définis par la convention-cadre des Nations unies sur les changements climatiques (CCNUCC), ne sont pas incluses les émissions des trafics aériens internationaux. Seuls les vols entre deux aéroports français (y compris Drom) sont pris en compte, pour la phase LTO (*Landing and Take-Off*) et la phase croisière. Les émissions de GES du transport maritime international sont également exclues du total national rapporté à la CCNUCC.

Pour estimer les émissions du secteur routier, le Citepa ne s'appuie ni sur les données communiquées par les constructeurs, ni sur les valeurs limites d'émission (VLE) utilisées dans les normes EURO. L'estimation des émissions résulte d'études scientifiques indépendantes qui sont compilées dans une base de données européenne qui alimente le modèle Copert (basé sur la méthodologie EMEP/EEA).

Les émissions sont dues à la combustion, l'évaporation et les abrasions du revêtement routier, des freins et des pneus. Elles sont calculées en tenant compte :

- de paramètres liés aux véhicules et leurs déplacements (type de véhicules, motorisation, masse/cylindrée et norme du véhicule, vitesse moyenne et trafic sur les différents réseaux, taux de chargement de poids lourds, pente du réseau, température, etc.) ;
- de facteurs d'émissions qui permettent de convertir des unités physiques en émissions. En général, les facteurs d'émissions utilisés par le Citepa sont nettement plus élevés que les VLE fixées par les différentes directives européennes et plus conformes à la réalité.

D2.3 Qualité de l'air et transport routier

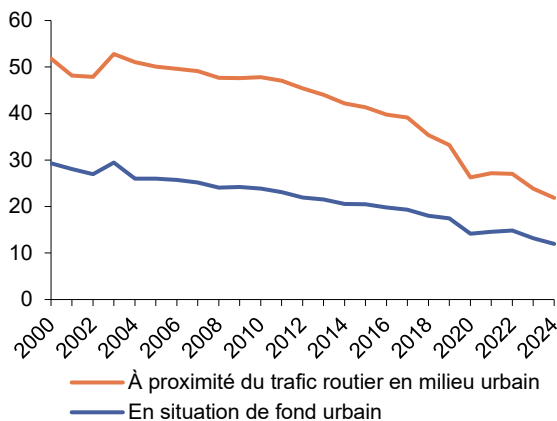
Le dioxyde d'azote (NO₂) est le polluant atmosphérique pour lequel la responsabilité du transport routier est la plus importante. En milieu urbain, les concentrations annuelles en NO₂ sont en moyenne 1,9 fois plus élevées à proximité du trafic routier qu'en situation de fond, c'est-à-dire dans des zones éloignées de toute source importante de pollution. Depuis 2000, les teneurs annuelles en NO₂ ont diminué, mais en 2024, 4 % des stations situées à proximité du trafic routier enregistrent des concentrations annuelles au-delà de la norme réglementaire fixée 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 activités en rejettent dans l'air. Depuis 2007, les teneurs annuelles en particules de diamètre inférieur ou égal à 10 µm (PM₁₀) ont baissé. En 2024, la norme réglementaire journalière fixée pour la protection de la santé n'est pas respectée sur seulement trois stations de mesure situées à Cayenne, Fort-de-France et Mamoudzou (Mayotte). La situation s'est améliorée pour le monoxyde de carbone (CO) et le benzène, dont le transport routier était l'une des principales sources au début des années 2000. La surveillance des particules ultrafines, dont les transports constituent une source importante, se développe.

DES CONCENTRATIONS EN BAISSÉ POUR LE NO₂ ET LES PM₁₀

Sur la période 2000-2024, les concentrations moyennes annuelles en dioxyde d'azote (NO₂) ont diminué en milieu urbain, que ce soit à proximité du trafic routier ou en situation de fond, en lien avec la réduction des émissions d'oxydes d'azote depuis plusieurs décennies (*figure D2.3-1*). La baisse de ces concentrations s'accroît après 2010 mais de manière bien plus prononcée à proximité du trafic routier. Les teneurs plus faibles de l'année 2020 s'expliquent en partie par les mesures prises au printemps et à l'automne pour faire face à la pandémie de la Covid-19, qui ont fortement limité les déplacements et l'activité économique.

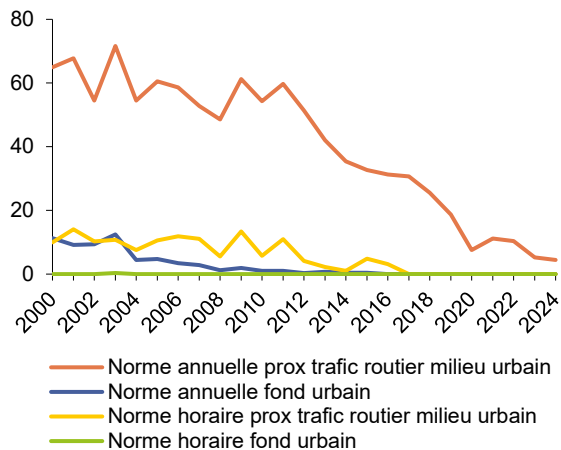
Sur la période étudiée, les concentrations annuelles en NO₂ sont en moyenne 1,9 fois plus élevées à proximité du trafic routier qu'en fond urbain (entre 1,7 et 2,1 fois plus élevées selon les années). Cette différence s'explique par l'origine des oxydes d'azote, rejetés majoritairement par le trafic routier.

Figure D2.3-1 Évolution des concentrations annuelles en NO₂ dans l'air
En µg.m⁻³



Champ : France.
Source : Geod'air, septembre 2025. Traitements, Ineris/LCSQA

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



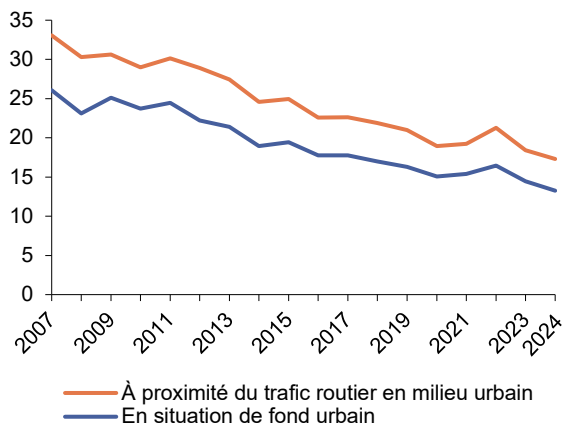
Note : norme réglementaire annuelle : 40 µg.m⁻³ ; norme réglementaire horaire : 200 µg.m⁻³ à ne pas dépasser plus de 18 heures par année civile.
Champ : France.
Source : Geod'air, juillet 2025. Traitements, Ineris/LCSQA, SDES, octobre 2025

Les normes réglementaires relatives au NO₂ fixées pour la protection de la santé sont de mieux en mieux respectées. Des problèmes persistent néanmoins sur certaines parties du territoire, exclusivement à proximité du trafic routier depuis 2016 (figure D2.3-2). En 2024, seule la norme annuelle n'est pas respectée : 4 % des stations situées à proximité du trafic routier en milieu urbain sont concernées. L'ampleur des dépassements a fortement diminué depuis 2018, en particulier à Paris et à Lyon, de même que le nombre estimé de personnes potentiellement exposées à ces dépassements. Pour la première fois, il est même nul à Lyon en 2024.

Les concentrations annuelles en PM₁₀ mesurées en milieu urbain sont 1,3 fois plus élevées à proximité du trafic routier qu'en situation de fond et ont diminué sur la période 2007-2024 (figure D2.3-3). En 2024, la norme réglementaire journalière relative aux PM₁₀ fixée pour la protection de la santé n'est pas respectée uniquement dans les agglomérations de Cayenne (Guyane), de Fort-de-France (Martinique) et de Mamoudzou (Mayotte) (figure D2.3-4). Cette norme est dépassée pour trois stations de mesure situées à proximité du trafic routier. Le phénomène naturel des brumes de sable saharien a contribué de manière substantielle, pendant quelques jours, aux concentrations de PM₁₀ à Cayenne et à Fort-de-France. À Mamoudzou, l'étude réalisée avec l'association agréée de surveillance de la qualité de l'air (Aasqa) a permis d'identifier la fraction grossière (particules dont le diamètre est compris entre 2,5 et 10 µm) comme contributrice majoritaire aux concentrations enregistrées de PM₁₀, dont la source la plus probable serait la remise en suspension de poussières au sol par le trafic routier. La norme réglementaire annuelle fixée pour les particules de diamètre inférieur ou égal à 2,5 µm (PM_{2,5}) pour la protection de la santé est respectée pour l'ensemble des stations de mesure en 2024.

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

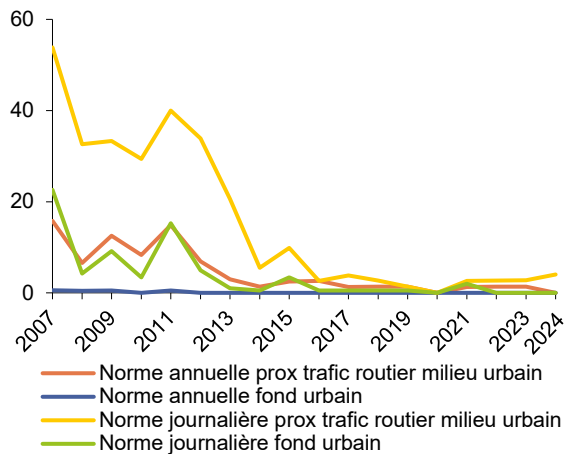
Figure D2.3-3 Évolution des concentrations annuelles en PM₁₀ dans l'air
En µg.m⁻³



Note : les modalités de mesure des PM₁₀ et des PM_{2,5} ont été modifiées en 2007, afin de rendre les résultats équivalents à ceux obtenus par la méthode de référence européenne. Il n'est donc pas possible de comparer les périodes 2000-2006 et 2007-2024.
Champ : France.

Source : Geod'air, septembre 2025

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



Note : norme réglementaire annuelle : 40 µg.m⁻³ ; norme réglementaire journalière : 50 µg.m⁻³ à ne pas dépasser plus de 35 jours par année civile.
Champ : France.

Source : Geod'air, juillet 2025. Traitements, Ineris/LCSQA, SDES, octobre 2025

partie D : enjeux des transports pour l’environnement et la santé

LA RÉGLEMENTATION EUROPÉENNE EST RESPECTÉE POUR LE MONOXYDE DE CARBONE ET LE BENZÈNE EN 2024

Sur la période 2000-2024, les teneurs en monoxyde de carbone (CO) ont fortement diminué et sont faibles. De plus, la norme réglementaire fixée pour la protection de la santé est respectée sur cette période. Ces progrès s’expliquent par l’introduction de normes environnementales pour les véhicules routiers et la mise en place de pots catalytiques.

Les concentrations annuelles en benzène mesurées à proximité du trafic routier ont baissé, grâce notamment à la limitation du taux de ce polluant dans l’essence à la suite de la mise en application de la réglementation européenne au 1^{er} janvier 2000 (directive 98/70/CE du 13 octobre 1998). La diminution importante du nombre de véhicules essence dans le parc roulant français entre 1990 et 2014 a pu aussi jouer un rôle. En 2024, la norme réglementaire européenne fixée pour le benzène pour la protection de la santé est respectée (figure D2.3-5).

Figure D2.3-5 Normes réglementaires européennes pour la protection de la santé humaine en vigueur en 2024

Polluant	Valeur limite pour la protection de la santé humaine	Date d’entrée en vigueur
NO ₂	Valeur limite annuelle : 40 µg.m ⁻³ en moyenne sur l’année civile	01/01/2010
	Valeur limite horaire : 200 µg.m ⁻³ en moyenne sur une heure à ne pas dépasser plus de 18 fois par année civile	01/01/2010
PM ₁₀	Valeur limite annuelle : 40 µg.m ⁻³ en moyenne sur l’année civile	01/01/2005
	Valeur limite journalière : 50 µg.m ⁻³ à ne pas dépasser plus de 35 fois par année civile	01/01/2005
PM _{2,5}	Valeur limite annuelle : 25 µg.m ⁻³ en moyenne sur l’année civile	01/01/2015
CO	Valeur limite sur huit heures : 10 000 µg.m ⁻³ en maximum journalier de la moyenne sur huit heures	01/01/2005
Benzène	Valeur limite annuelle : 5 µg.m ⁻³ en moyenne sur l’année civile	01/01/2010

Source : directive 2008/50/CE du 21 mai 2008 concernant la qualité de l’air ambiant et un air pur pour l’Europe

LA SURVEILLANCE DES PARTICULES ULTRAFINES SE DÉVELOPPE

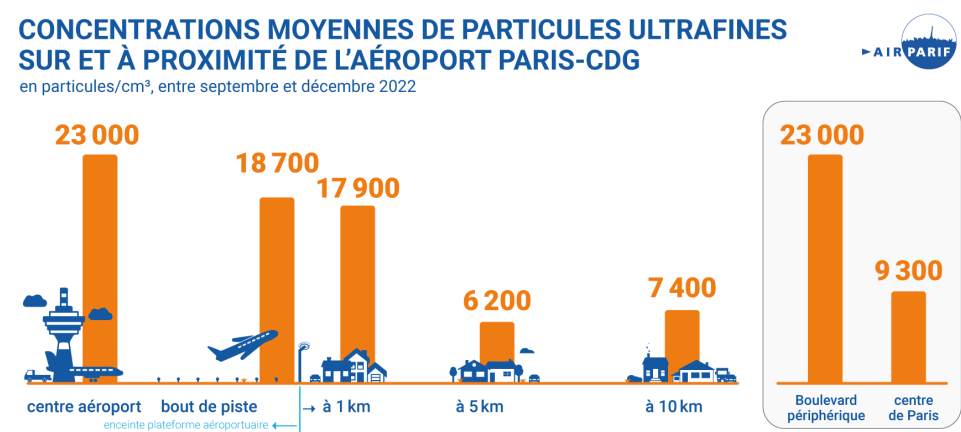
Des études toxicologiques et épidémiologiques ont permis de souligner l’existence d’effets sanitaires de différents polluants atmosphériques qualifiés d’émergents, dont les particules ultrafines (PUF) dont la taille est inférieure ou égale à 0,1 µm soit la taille d’un virus ou d’une molécule d’ADN. L’Agence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

Différentes études ont également été menées par des Aasqa en milieu résidentiel urbain ou rural, à proximité du trafic routier ou encore à proximité d’aéroports. Par exemple, Airparif a mesuré des concentrations en PUF deux à trois fois plus élevées à proximité d’axes routiers importants d’Île-de-France qu’à distance de ces axes. Ces travaux ont également montré que le trafic routier constitue une source chronique de PUF à Paris et que le chauffage résidentiel au bois est une source importante en hiver. Airparif en partenariat avec le groupe ADP a également mené une campagne de mesure des PUF sur et autour de l’aéroport Paris - Charles de Gaulle à l’automne 2022. Les résultats montrent une baisse des niveaux de concentrations de PUF à mesure que l’on s’éloigne de l’aéroport (figure D2.3-6). Cela confirme l’impact du trafic aérien sur les concentrations de PUF également démontré dans d’autres études nationales et internationales. Les concentrations moyennes de PUF

relevées sur l'aéroport et à 1 km de celui-ci s'élèvent respectivement à 23 000 et 17 900 particules/cm³, soit des niveaux proches de ceux mesurés à proximité du boulevard périphérique de Paris (23 000 particules/cm³). L'influence du trafic aérien et des activités induites par l'aéroport est encore visible à 5 km de l'aéroport et disparaît à 10 km, où d'autres sources locales d'émission sont majoritaires (trafic routier, chauffage au bois, etc.).

Plus récemment, la nouvelle directive européenne sur la qualité de l'air, entrée en vigueur le 11 décembre 2024 (avec application de certaines dispositions à partir du 12 décembre 2026), instaure la mise en place de « super sites » de mesure destinés à recueillir des données à long terme pour mieux comprendre les effets des polluants sur la santé et l'environnement. Les PUF y seront surveillées. En complément, ces particules et possiblement le carbone suie devront être mesurés à proximité de sources comme les zones portuaires et aéroportuaires, les axes routiers, les industries ou le chauffage résidentiel.

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



Source : Airparif

Impacts sur la santé et l'environnement

Le NO₂ irrite les voies respiratoires. Les particules de l'air ambiant sont classées 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 nationale des données sur la qualité de l'air, Geod'air. Seules les mesures issues des stations concernées par les rapports à la Commission européenne sont prises en compte. Le *Bilan de la qualité de l'air extérieur en France en 2024*, publié par le SDES, sert de référence.

D3.1 Accidentalité ferroviaire, aérienne et maritime

En 2024, le nombre d’accidents corporels ferroviaires diminue de 3,4 % par rapport à l’année précédente et s’accompagne d’une baisse encore plus marquée du nombre de personnes décédées (- 13,5 %). Le nombre d’accidents corporels aériens diminue de 23,6 % par rapport à 2023, ce qui se traduit par une baisse du nombre de blessés et du nombre de personnes tuées. Les accidents maritimes sont stables par rapport à 2023 (- 1,0 %) et affectés d’une mortalité en très légère hausse (+ 1,8 % de morts ou disparus).

LE NOMBRE DE PERSONNES TUÉES DANS LES ACCIDENTS FERROVIAIRES DIMINUE

Le nombre d’accidents corporels survenus sur le réseau ferré national diminue en 2024 avec 141 accidents, après 146 en 2023 et 135 en 2022 (figure D3.1-1). Le nombre de tués (64 personnes) est en baisse de 13,5 % par rapport à 2023 mais dépasse les niveaux des années précédentes (+ 3,2 % par rapport à 2022 et + 20,8 % par rapport à 2019). En 2024, on dénombre 37 blessés graves dans des accidents ferroviaires, un niveau en hausse par rapport à 2023 (+ 4 personnes) mais légèrement inférieur à celui de 2019 (- 2 personnes).

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

	Niveau de 2023	Niveau de 2024	Répartition 2024	Évolutions	
				2024/2019	2024/2023
Accidents graves de chemins de fer par type d'accident	146	141	100	14,6	- 3,4
Collision (hors passages à niveau)	17	22	16	10,0	29,4
Déraillements	8	12	9	100,0	50,0
Accidents aux passages à niveau	47	32	23	- 15,8	- 31,9
Accidents de personnes	61	68	48	30,8	11,5
Incendies	2	1	1	100,0	- 50,0
Autres types	11	6	4	- 14,3	- 45,5
Tués	74	64	100	20,8	- 13,5
Voyageurs	2	1	2	- 50,0	- 50,0
Personnel	3	1	2	100,0	- 66,7
Usagers de passages à niveau	30	20	31	0,0	- 33,3
Personnes non autorisées se trouvant sur les voies	32	40	63	37,9	25,0
Autres personnes	7	2	3	0,0	- 71,4
Blessés graves	33	37	100	- 5,1	12,1
Voyageurs	0	3	8	- 25,0	300,0
Personnel	3	2	5	100,0	- 33,3
Usagers de passages à niveau	13	10	27	- 37,5	- 23,1
Personnes non autorisées se trouvant sur les voies	15	21	57	75,0	40,0
Autres personnes	2	1	3	- 83,3	- 50,0

Champ : France métropolitaine.
Sources : SNCF Réseau

LE NOMBRE D'ACCIDENTS AÉRIENS AU PLUS BAS DEPUIS 2010

En 2024, le nombre d’accidents corporels aériens diminue, prolongeant la baisse observée en 2023 (figure D3.1-2). En 2024, 42 accidents corporels aériens sont survenus en métropole (13 accidents de moins qu'en 2023), 31 personnes ont été grièvement blessées (contre 34 en 2023) et 30 personnes sont décédées (contre 52 en 2023). Il s'agit des chiffres les plus bas enregistrés depuis 2010.

Hors accident exceptionnel dans le transport public aérien (comme celui de l’A320 de Germanwings en 2015), la quasi-totalité des accidents corporels a lieu lors de transport en aviation générale, c’est-à-dire par avions, hélicoptères et ULM d’aéroclubs, d’écoles, de sociétés et de propriétaires privés (95 % des accidents corporels en 2024).

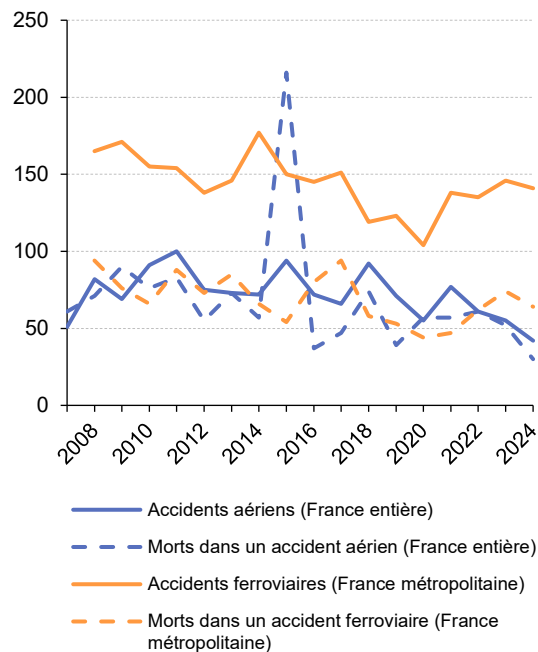
partie D : enjeux des transports pour l’environnement et la santé

PRÈS DE 69 000 PERSONNES SECOURUES EN MER EN 2024 : UN NIVEAU ENCORE JAMAIS ATTEINT DANS LES DONNÉES DISPONIBLES

Avec 15 583 opérations de sauvetage coordonnées par les CROSS (centres régionaux opérationnels de surveillance et de sauvetage) en 2024, le nombre d'accidents maritimes en zones de sécurité française est quasiment stable par rapport à 2023 (- 1,0 %) mais augmente en moyenne de 2,9% par an depuis 2019 (figure D3.1-3).

Malgré cette quasi-stabilité, le nombre de personnes secourues ou assistées s'élève à 68 806 en 2024 (+ 37,8 % par rapport à 2023), un niveau jamais atteint y compris depuis 2021(*) - (figure D3.1-4). Le nombre de blessés (1 329 en 2024) augmente de 16,8 % en un an et excède largement les niveaux enregistrés jusqu'à présent. Avec 343 personnes décédées ou disparues en mer en 2024, le nombre des morts ou disparus est quant à lui relativement stable par rapport à 2023 (+ 1,8 %).

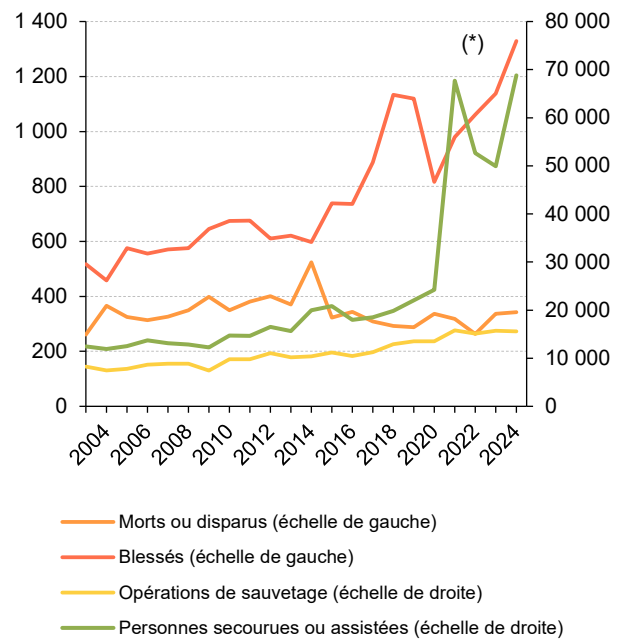
Figure D3.1-2 Accidents aériens et ferroviaires
Nombre d'accidents et de morts



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

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

Figure D3.1-3 Accidents maritimes (y compris plaisance)
Nombres d'opérations et de personnes (double échelle)



(*) La forte hausse du nombre de personnes assistées ou secourues entre l'année 2020 et l'année 2021 fait essentiellement suite, d'une part, à l'intensification des tentatives de traversées migratoires dans les eaux sous responsabilité française dans le détroit du pas de Calais et, d'autre part, à la systématisation des interventions coordonnées par les CROSS donnant désormais lieu à un décompte spécifique.

Champ : zones de responsabilité française (Manche - mer du Nord, Atlantique, Méditerranée, Antilles, Guyane, Sud océan Indien, Nouvelle-Calédonie, Polynésie française).

Source : SDES, d'après DGAMPA/SEM

D3.2 Accidentalité routière

En 2024, en France métropolitaine, le bilan de l'accidentalité routière s'établit à 3 193 personnes décédées et 235 610 personnes blessées (dont 924 blessées gravement). La mortalité est en hausse de 0,8 % par rapport à 2023 alors que le nombre de blessés est quasi stable.

LE NOMBRE DE VICTIMES EST EN HAUSSE EN 2024

En 2024, la circulation est quasi stable (+ 0,2 % par rapport à 2023). La mortalité augmente légèrement en France métropolitaine avec 3 193 personnes décédées dans un accident de la route ; ce sont 26 personnes de plus par rapport à 2023 (+ 0,8 %). Pour la deuxième fois consécutive depuis 1926, le nombre de tués sur les routes reste inférieur à 3 200 (*figure D3.2-3*).

D'après les estimations de l'Observatoire national interministériel de la sécurité routière (ONISR)-Université Gustave Eiffel, 235 610 personnes ont été blessées. La tendance est quasi stable par rapport à 2023 (+ 0,3 %) et en baisse par rapport à 2019 (- 1,4 %). Le nombre de blessés graves selon la définition européenne (MAIS3+) est estimé à 15 924, quasi-stable par rapport à 2023 (- 0,1 %) et en baisse par rapport à 2019 (- 2,0 %).

LA MAJORITÉ DE LA MORTALITÉ ET LA MOITIÉ DES BLESSÉS GRAVES SE PRODUISENT HORS AGGLOMÉRATION

Les routes hors agglomération hors autoroutes enregistrent les accidents les plus graves du fait des vitesses élevées, de la non-séparation des deux sens de circulation et des intersections, ainsi que du partage de la route entre modes de déplacement très différents. En 2024, 1 924 personnes sont décédées hors agglomération hors autoroutes en 2024 (60 % des décès), soit 2,5 % de plus qu'en 2023 mais 1,0 % de moins qu'en 2019. 43 % de ces décès surviennent dans des accidents sans tiers impliqué (accident avec un véhicule seul en cause, sans piéton).

En France métropolitaine, 7 578 personnes ont été blessées gravement hors agglomération hors autoroutes (58 % des blessés graves), dont 19 % en modes actifs⁴ et 33 % en deux-roues motorisés. Les usagers des voies en agglomération représentent 32 % de la mortalité en 2024 avec 1 030 personnes décédées, dont les deux tiers sont des usagers vulnérables (modes actifs ou deux-roues motorisés).

En agglomération, 7 272 personnes ont été blessées gravement (46 % des blessés graves), dont 53 % de modes actifs et 30 % de deux-roues motorisés.

Les autoroutes, elles, enregistrent 239 tués en 2024 (7 % de la mortalité), soit 11,2 % de moins qu'en 2023 et 9,1 % de moins qu'en 2019. La mortalité sur autoroute est plus faible que sur l'ensemble des réseaux, avec 1,5 tué par milliard de kilomètres parcourus en 2024, contre 5,3 en moyenne sur l'ensemble des routes.

LES USAGERS VULNÉRABLES REPRÉSENTENT 45 % DES TUÉS ET 66 % DES BLESSÉS GRAVES

Depuis 2019, la part des usagers (conducteurs et passagers) de véhicule de tourisme dans la mortalité routière est passée de 50 % à 48 %. En 2024, les usagers vulnérables, non carrossés (piétons, cyclistes, utilisateurs d'EDPm, deux-roues motorisés), représentent 45 % des décès et 66 % des blessés graves. La mortalité augmente pour la plupart des modes de déplacement par rapport à 2023 : 456 piétons (+ 3,9 %), 224 cyclistes (+ 1,4 %), 45 utilisateurs d'EDPm (+ 2,3 %), 720 cyclomoteurs ou motocyclistes (+ 2,0 %) et 1 518 usagers de véhicules de tourisme (+ 0,4 %). Le nombre de blessés graves augmente aussi pour les cyclistes (+ 1,3 %), les EDPm (+ 24,1 %) et les usagers de véhicules de tourisme (+ 0,5 %).

LA MORTALITÉ AUGMENTE CHEZ LES 18-24 ANS MAIS EST AU PLUS BAS POUR LES MINEURS

En 2024, la majorité des tués (77 %) et blessés graves (75 %) dans un accident de la route sont des hommes. 95 % des tués ont 18 ans ou plus, tandis que 47 % des blessés graves ont moins de 35 ans.

Les personnes âgées de 75 ans ou plus représentent 17 % des décès sur la route en 2024, alors qu'elles constituent 10 % de la population. Les 18-34 ans représentent 30 % de la mortalité et 33 % des blessés graves pour 20 % de la population : 529 jeunes adultes de 18-24 ans sont décédés en 2024, c'est la hausse la plus

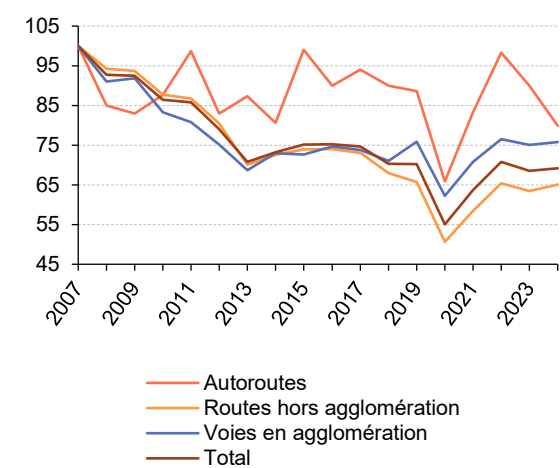
⁴ Les modes actifs regroupent ici la marche, le vélo et l'utilisation d'un engin de déplacement personnel motorisé (EDPm) de type trottinette électrique, gyroroue, etc.

importante par rapport à 2023 (+ 6,4 %). Au contraire, le nombre de décès de mineurs sur la route en 2024 est le plus bas de ces dernières décennies : 46 enfants de 0-13 ans sont décédés et 94 adolescents de 14-17 ans.

LES CAUSES PRINCIPALES D'ACCIDENTS MORTELS : VITESSE ET ALCOOL

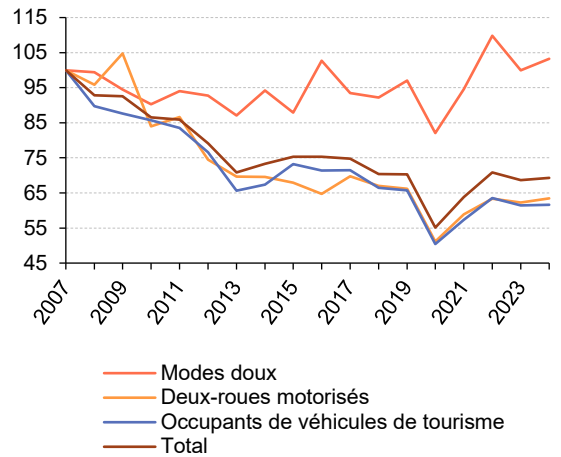
En 2024, 84 % des présumés responsables d'accidents mortels sont des hommes, tandis qu'ils représentent 63 % des personnes décédées non responsables. Les premiers facteurs des présumés responsables d'accidents mortels sont la vitesse excessive ou inadaptée dans 29 % des cas et l'alcool dans 22 % des cas.

Figure D3.2-1 Évolution du nombre de tués selon le milieu routier
En indice base 100 en 2007



Champ : France métropolitaine.
Source : ONISR - fichier national des accidents corporels enregistrés par les forces de l'ordre

Figure D3.2-2 Évolution du nombre de tués selon leur mode de déplacement
En indice base 100 en 2007



Champ : France métropolitaine.
Source : ONISR - fichier national des accidents corporels enregistrés par les forces de l'ordre

Figure D3.2-3 Victimes d'accidents de la route selon le milieu routier et la catégorie d'usager
Nombre de tués, nombre de blessés estimés ; évolutions en %

	Tués			Blessés totaux estimés			dont blessés graves estimés		
	Effectifs en 2024	Évolutions		Effectifs en 2024	Évolutions		Effectifs en 2024	Évolutions	
		2024/2023	2024/2019		2024/2023	2024/2019		2024/2023	2024/2019
Par milieu routier									
Autoroutes	239	- 11,2	- 9,1	19 890	- 6,7	- 18,2	1 074	- 0,6	- 6,1
Hors agglomérations ¹	1 924	2,5	- 1,0	92 303	18,0	19,2	7 578	- 0,6	0,4
Agglomérations ¹	1 030	0,9	- 0,7	123 418	- 8,8	- 10,1	7 272	0,5	- 3,8
Par catégorie d'usager ²									
Piétons	456	3,9	- 5,6	16 762	- 1,8	- 16,3	1 977	- 1,5	- 14,6
Cyclistes	224	1,4	19,8	40 500	- 1,5	7,4	2 577	1,3	11,4
Utilisateurs d'EDPm ³	45	2,3	350,0	21 067	20,3	376,7	833	24,1	427,4
Deux-roues motorisés	720	2,0	- 3,9	51 553	- 5,7	- 16,8	5 071	- 5,5	- 11,7
Véhicules de tourisme	1 518	0,4	- 6,4	97 880	0,4	- 8,8	4 817	0,5	- 6,9
Autres ⁴	230	- 6,1	19,2	7 849	12,5	4,0	649	16,4	18,7
Ensemble	3 193	0,8	- 1,6	235 610	0,3	- 1,4	15 924	- 0,1	- 2,0

¹ Hors autoroutes.
² Conducteurs et passagers compris.
³ Engins de déplacement personnel motorisés, type trottinette électrique, gyroroue, etc.
⁴ Cette catégorie regroupe les usagers de tracteurs agricoles, de voiturettes et des autres véhicules.
Champ : France métropolitaine.
Source : fichier national des accidents corporels enregistrés par les forces de l'ordre, estimations ONISR-UGE

L'estimation du nombre de blessés

Les données enregistrées par les forces de l'ordre dans le fichier national des accidents de la route (dit fichier BAAC) sous-estiment le nombre de blessés car les forces de l'ordre ne sont pas systématiquement appelées sur les lieux d'un accident de la route s'il n'y a pas de tué. Afin d'estimer plus précisément le nombre réel de blessés, l'ONISR s'appuie sur des travaux de l'Université Gustave-Eiffel (UGE), qui a rapproché le BAAC du registre du Rhône (recensant l'ensemble des victimes des accidents de la route à partir de données hospitalières) pour quantifier cette sous-estimation sur le département du Rhône jusqu'en 2016. L'ONISR utilise ces résultats pour redresser le nombre de blessés dans les accidents de la route en France métropolitaine, tel que contenu dans le BAAC, sur la période 2017-2024.

D3.3 Accidentalité routière des véhicules utilitaires et poids lourds

En 2024, 706 décès sont intervenus lors d'accidents ayant impliqué un véhicule utilitaire ou un poids lourd, en France métropolitaine. Parmi les personnes décédées, seules 150 étaient occupantes de véhicules utilitaires ou de poids lourds. Dans les accidents impliquant un véhicule utilitaire, pour un tué on enregistre deux tués en-dehors du véhicule. Cela monte à un pour dix pour les accidents impliquant un poids lourd. Les décès dans un accident impliquant un véhicule utilitaire ou un poids lourd représentent 22 % des décès sur les routes de France métropolitaine alors que la circulation des véhicules utilitaires légers et des poids lourds représente moins de 20 % de la circulation sur les routes (en véhicules-kilomètres) en 2024.

UN NOMBRE DE TUÉS EN AUGMENTATION ET SUPÉRIEUR À TOUTES LES ANNÉES DEPUIS 2016

Après une tendance à la baisse entre 2007 et 2019, la période qui a suivi la crise sanitaire enregistre une augmentation du nombre de tués dans les accidents impliquant un véhicule utilitaire ou un poids lourd. Le nombre de tués en 2024 est supérieur de 7,3 % à 2019 et de 2,0 % à 2023 - (*figures D3.3-1 et D3.3-2*). Globalement depuis 2007, le nombre de tués dans les accidents impliquant un véhicule utilitaire ou un poids lourd a baissé de 30,9 % : la baisse est plus forte pour les usagers (conducteurs ou passagers) de véhicules de tourisme (- 43,7 %) et les usagers de deux-roues motorisés (- 43,0 %) que pour les usagers de véhicules utilitaires ou poids lourds (- 24,6 %). À l'inverse, la mortalité augmente de 14 % pour les modes dits actifs⁵

En 2024, 120 occupants de véhicules utilitaires sont décédés (en retrait de 4,0 % par rapport à 2023 mais en augmentation de 22,0 % par rapport à 2019), un sur trois ne portait pas la ceinture de sécurité. 30 occupants de poids lourds sont décédés, un niveau particulièrement bas (- 33,3 % par rapport à 2023 et - 16,7 % par rapport à 2019). Sur ces cinq dernières années, un passager de poids lourd tué sur deux et plus d'un conducteur de poids lourd tué sur quatre ne portait pas la ceinture.

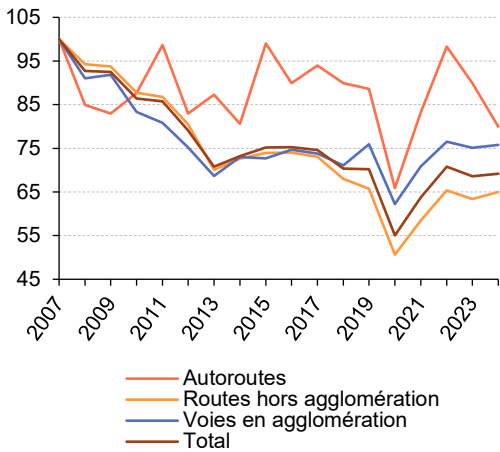
LES CONDUCTEURS DE POIDS LOURD SONT MOINS SOUVENT RESPONSABLES D'ACCIDENT MORTEL QUE LES CONDUCTEURS DE VÉHICULES UTILITAIRES

Dans les accidents mortels où ils sont impliqués, 38 % des conducteurs de poids lourds sont présumés responsables contre 68 % des conducteurs de véhicules utilitaires. Sur ces 5 dernières années, les facteurs principaux relevés chez les conducteurs de poids lourds présumés responsables d'accidents mortels sont l'inattention (28 %), le non-respect des priorités (13 %), la vitesse (9 %) et les stupéfiants (6 %). Pour les conducteurs de véhicules utilitaires, les facteurs principaux sont l'alcool (21 %), la vitesse (17 %), l'inattention (17 %) et le non-respect des priorités (12 %).

⁵ Les modes actifs regroupent ici la marche, le vélo et l'utilisation d'un engin de déplacement personnel motorisé (EDPm) de type trottinette électrique, gyroroue, etc.

partie D : enjeux des transports pour l’environnement et la santé

Figure D3.3-1 Évolution du nombre de tués dans un accident impliquant un véhicule utilitaire ou un poids lourd
En indice base 100 en 2007



Champ : France métropolitaine.
Source : ONISR, fichier national des accidents corporels enregistrés par les forces de l'ordre

Figure D3.3-2 Nombre de tués dans les accidents impliquant un véhicule utilitaire ou un poids lourd, par type d'utilisateur
Nombres de tués ; parts en % ; évolutions en %

	2024	Évolutions annuelles		Part dans les décès
		2024/2023	2024/2019	
Total	706	2,0	7,3	22
Piétons	127	- 1,6	11,4	28
Cyclistes	45	40,6	18,4	20
EDPm	7	0,0	600,0	16
Deux-roues motorisés	86	- 10,4	- 7,5	12
Voiturettes	13	85,7	1200,0	38
Véhicules de tourisme	277	12,6	0,4	18
Véhicules utilitaires	120	- 4,0	22,4	100
Poids lourds	30	- 33,3	- 16,7	100
Autres	1	- 80,0	0,0	2

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 2023, les infrastructures de transport occupent 2,6 % de la surface du territoire national (métropole et DOM). Elles sont constituées à 95 % de surfaces artificialisées et ont de multiples impacts sur les milieux naturels terrestres et aquatiques.

LES IMPACTS DES SURFACES DEDIEES AU TRANSPORT SUR LES MILIEUX NATURELS

Les surfaces artificialisées (sols bâtis, revêtus ou stabilisés) sont souvent imperméables, ce qui entraîne de nombreux impacts sur l'état de l'environnement. En particulier, le cycle de l'eau est perturbé, en quantité et qualité. En effet, les surfaces imperméabilisées accentuent et accélèrent les phénomènes de ruissellement, amplifiant l'effet des épisodes de sécheresse et d'inondations, ainsi que la perte de zones humides et de leur rôle tampon, y compris vis-à-vis de la recharge des nappes superficielles. De plus, les eaux de ruissellement se chargent de matières en suspension et transportent différents polluants.

Par ailleurs, les infrastructures linéaires de transport conduisent à la fragmentation et au cloisonnement des espaces naturels, à la perte de connexions écologiques, notamment du fait de la circulation des véhicules, mais aussi des obstacles qui les entourent ou qu'elles constituent.

Les canaux et rivières canalisés utilisés pour le transport par eau, difficilement franchissables, fragmentent aussi les milieux naturels terrestres, et ont des impacts défavorables sur les milieux aquatiques, du fait d'une hydromorphologie artificielle ou fortement modifiée (état des berges, effets des vagues produites par le sillage des bateaux - le batillage...).

EN 2023, LES SOLS À USAGE DE TRANSPORT SONT CONSTITUÉS À 95 % DE SURFACES ARTIFICIALISÉES

En 2023, selon l'enquête Teruti (*voir encadré*), les surfaces dédiées aux transports couvrent 1 679 260 ha, soit 2,6 % de la surface de la France (*figure D4-1*). Elles sont constituées à 95 % de surfaces artificialisées. Les surfaces imperméabilisées (sols bâtis, revêtus ou stabilisés) représentent 78 % des sols à usage de transport. Les sols revêtus ou stabilisés comprennent les sols de forme linéaire (routes, voies ferrées...) et ceux de forme aréolaire (parkings, ronds-points...). 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 2023
Niveaux en milliers d'ha

	Surfaces totales 2023
Sols bâtis	6,5
Sols revêtus ou stabilisés (linéaires ou aréolaires)	1 295,2
Autres sols artificialisés	291,6
Autres types de sols	85,9
Total	1 679,3
Part en sols imperméables	77,5
Part en sols artificialisés	94,9

Notes : les surfaces sont estimées en moyenne triennale à partir des collectes Teruti 2022-2023-2024. Les autres sols artificialisés regroupent les sols nus ou enherbés (perméables).
Champ : France.
Source : Agreste, enquêtes Teruti 2022-2023-2024

Enquête Teruti

L'enquête Teruti, réalisée chaque année depuis 1981 par le service de la statistique et de la prospective (SSP) du ministère chargé de l'agriculture, permet de suivre l'évolution des différentes catégories d'occupation et d'usage du sol à partir d'un ensemble de points constituant un échantillon représentatif du territoire national. Depuis la rénovation de l'enquête en 2017, l'ensemble du territoire national y compris les DOM est couvert. En 2024, la révision des pondérations de l'enquête et d'autres investissements méthodologiques ont conduit à la publication d'une nouvelle série de 1982 à 2023, non comparable aux données précédemment publiées. Les résultats de l'enquête sont mesurés sur la base d'un cycle d'observation de trois années glissantes. Cela permet par exemple d'établir que la surface totale des sols artificialisés a crû de 2,0 % entre 2020 et 2023 (*voir Enquête Teruti*).

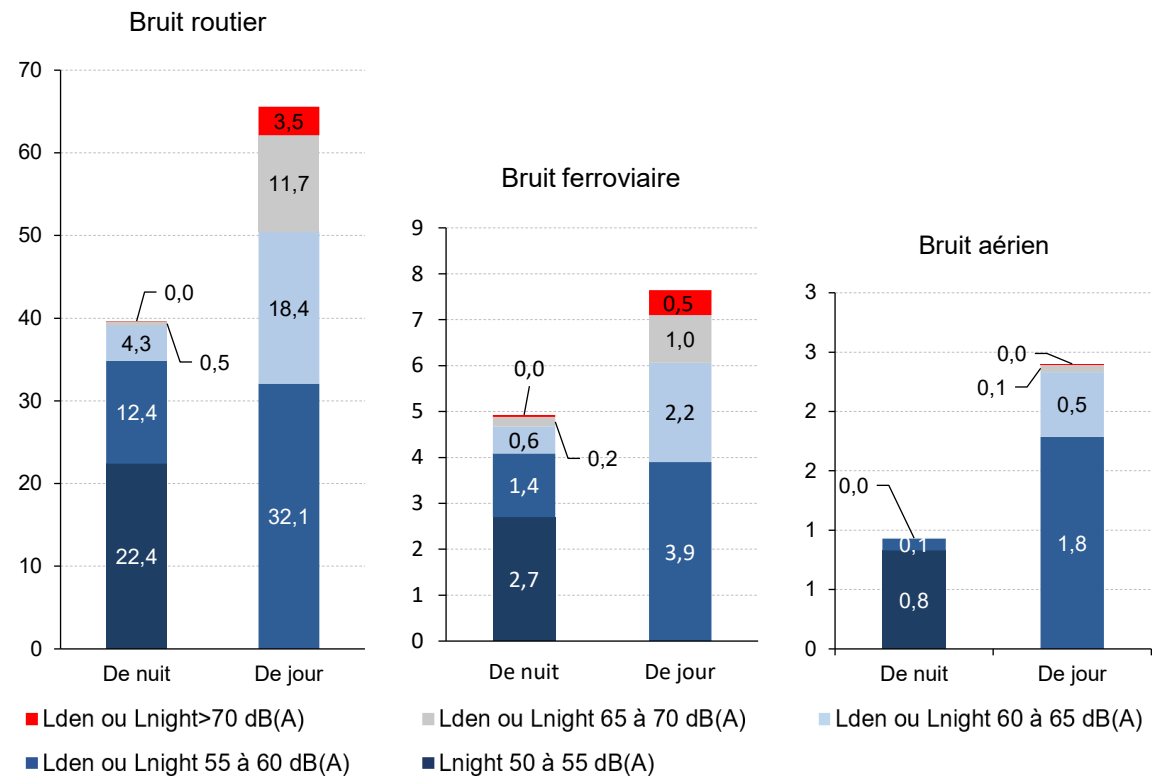
D5. Les nuisances sonores des transports

Au-delà des effets auditifs, les nuisances sonores peuvent entraîner des effets extra-auditifs, notamment des troubles du sommeil ou des perturbations du système cardio-vasculaire. Les transports figurent parmi les principales sources de bruit. Le bruit des transports terrestres est causé à la fois par les véhicules en circulation (motorisation, type de conduite, etc.) mais aussi par les infrastructures liées (revêtement du sol, état des rails pour le transport ferroviaire, etc.). La pollution sonore due à l'aviation intervient principalement lors des phases de décollage et d'atterrissage.

LE BRUIT ROUTIER, PRINCIPALE SOURCE DE NUISANCE SONORE, AFFECTE DEUX HABITANTS SUR TROIS DANS LES GRANDES AGGLOMERATIONS

Dans les agglomérations de plus de 100 000 habitants dont les données relatives au bruit ont été collectées pour l'essentiel en 2022 (et le reste plus récemment), 66 % des habitants sont exposés au bruit routier de jour et 40 % au bruit routier de nuit (*figure D5-1*). Dans ces mêmes territoires, un peu moins de 8 % des habitants sont exposés au bruit ferroviaire de jour et 5 % sont exposés au bruit ferroviaire de nuit. Enfin, plus de 2 % des habitants de ces agglomérations sont confrontés au bruit aérien de jour et près de 1 % au bruit aérien de nuit.

Figure D5-1 **Part de la population exposée dans les agglomérations de plus de 100 000 habitants**
En %



Note : le Lden (respectivement Lnight) est un indicateur européen estimant le niveau de bruit global pendant une journée complète (respectivement pendant la période entre 22h et 6 h), en prenant en compte un critère de sensibilité selon la période considérée (jour, soirée, nuit).
Le Lnight concerne la nuit (période entre 22h et 6h).
Lecture : 32 habitants sur 100 résidant dans une agglomération supérieure à 100 000 habitants sont exposés à un bruit routier de jour compris entre 55 et 60 dB(A).
Champ : 43 agglomérations de plus de 100 000 habitants de France métropolitaine (sur 45) ayant élaboré des cartes de bruit dans le cadre de la 4^e échéance de la directive européenne 2002/49/CE (entre 2022 et 2025).
Source : DGPR 2025, traitement SDES

partie D : enjeux des transports pour l'environnement et la santé

La directive n° 2002/49/CE du 25 juin 2002 relative à l'évaluation et à la gestion du bruit dans l'environnement impose aux gestionnaires d'infrastructures de transport (aérien, routier, ferroviaire) et à certaines agglomérations de plus de 100 000 habitants, dont la liste est fixée par le décret n° 2006-361 du 24 mars 2006, l'élaboration de cartes de bruit ainsi que la mise en place de plans de prévention du bruit dans l'environnement (PPBE) tous les cinq ans.

EN 2022, 417 MILLIONS D'EUROS DE DÉPENSE DE LUTTE CONTRE LE BRUIT DES TRANSPORTS

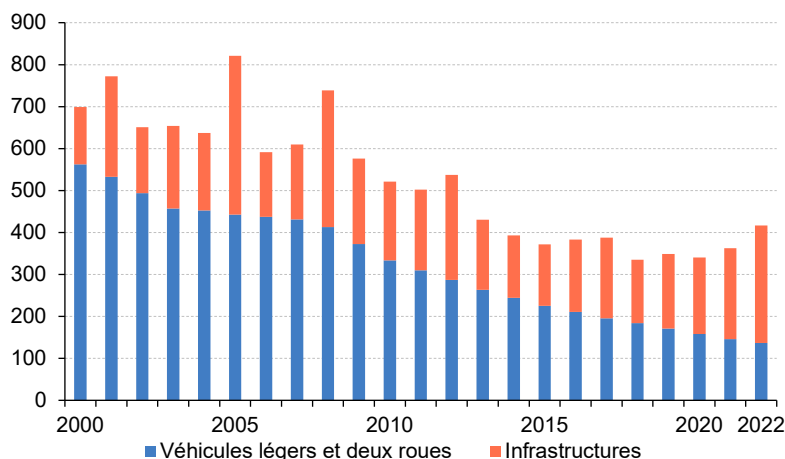
En 2022, sur l'ensemble des dépenses nationales de lutte contre les nuisances sonores, 14 % sont consacrées aux transports tandis que 84 % sont dédiées à l'isolation acoustique des bâtiments. Les dépenses destinées à la réduction du bruit à la source dans les secteurs des transports s'élèvent à 417 millions d'euros en 2022, en forte augmentation sur un an (+ 14,9 % après + 6,6 % en 2021, *données révisées*). À titre de comparaison, les dépenses dans le domaine de l'isolation acoustique des bâtiments enregistrent une hausse de 25,1 % en 2022, reflétant la montée en puissance du dispositif Ma Prime Rénov' en 2021 et 2022 et l'augmentation des prix des matériaux et de l'énergie.

L'augmentation des dépenses de lutte contre le bruit des transports s'explique principalement par la hausse des dépenses liées au traitement des infrastructures de transport terrestre et au système d'information des infrastructures, y compris aéroportuaires (+ 29,3 %, après + 18,8 % en 2021) ; à l'inverse, la réduction des dépenses liées aux véhicules légers et aux deux roues se poursuit, notamment le remplacement des silencieux qui accuse une baisse de 7,8 % en 2022 après - 8,8 % en 2021.

Sur les vingt dernières années, la part des dépenses allouées aux transports n'a cessé de diminuer, passant de 54 % en 2000 à 14 % en 2022, tandis que celle dédiée à l'isolation acoustique des bâtiments a plus que doublé, passant de 41 % en 2000 à 84 % en 2022.

Figure D5-2 Évolution de la dépense nationale contre les nuisances sonores dans les transports

En millions d'euros courants



Source : SDES, Compte satellite de l'environnement

Lutte contre le bruit

La lutte contre le bruit couvre trois domaines d'activités : la construction de dispositifs de protection contre le bruit (traitement des infrastructures de transport terrestre, dispositif antibruit), les réductions du bruit à la source (par exemple, le remplacement de silencieux des véhicules légers et des deux-roues, et l'application de revêtements silencieux sur les voies urbaines et périurbaines) et les activités de mesures, de contrôle et d'analyse du bruit (par exemple les réseaux de mesure du bruit des aéroports).

partie E

Le transport de marchandises

— Le transport terrestre de marchandises se redresse en 2024 (+ 3,7 % après - 4,0 % en 2023) et s'élève à 344 milliards de tonnes-kilomètres. L'activité augmente particulièrement dans le transport ferroviaire (+ 7,4 %), mais aussi dans les transports routier (+ 3,4 %) et fluvial (+ 2,1 %). Tous les produits sont concernés par la hausse de l'activité, hormis les matériaux de construction. Les parts modales restent stables sur un an, avec 89 % du fret transporté par la route, 9 % par le train et 2 % par voie fluviale.

Avec 326 millions de tonnes échangées, le transport maritime de marchandises transitant par les ports français est quasiment stable (- 0,3 % après - 4,3 % en 2023), du fait de la baisse des trafics de vracs solides et liquides (notamment de gaz naturel liquéfié) et de la hausse de celui de conteneurs.

Le fret aérien, très faible en tonnage avec 2,1 millions de tonnes transportées en 2024, rebondit (+ 3,4 %) après la légère baisse de 2023 (- 1,4 %), et se porte un peu plus vers l'Asie.



E1. Synthèse : le transport de marchandises

En 2024, le transport terrestre de marchandises (hors oléoducs) se redresse (+ 3,7 % après - 4,0 % en 2023), pour atteindre 344 milliards de tonnes-kilomètres. L'activité s'améliore dans tous les modes, plus particulièrement dans le ferroviaire, et pour tous les produits, hormis les matériaux de construction. Environ 89 % du fret terrestre est transporté par la route, 9 % par le train et 2 % par voie fluviale. Le transport de marchandises par voies maritimes est quant à lui quasi stable. Une part croissante du transport s'effectue par conteneurs.

LE TRANSPORT INTÉRIEUR DE FRET SE REDRESSE

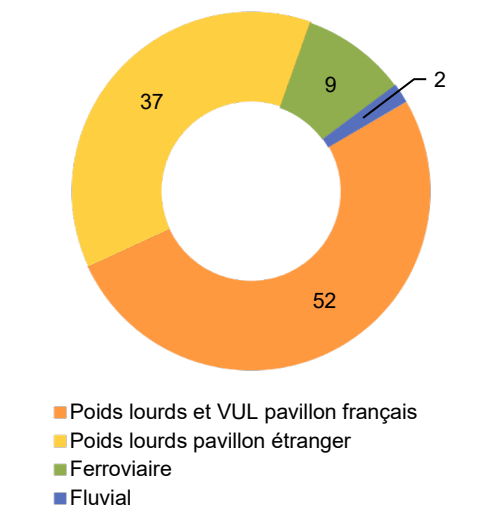
Avec 344 milliards de tonnes-kilomètres (*figure E1-1*), le transport intérieur terrestre de marchandises (hors oléoducs, y compris véhicules utilitaires légers et transit) augmente de 3,7 % en 2024, après des baisses de 4,0 % en 2023 et de 0,9 % en 2022. Le transport intérieur routier de marchandises par poids lourds (PTAC > 3,5 t) et par véhicule utilitaire léger (PTAC ≤ 3,5 t), avec 305,4 milliards de tonnes-kilomètres, augmente de 3,4 % en 2024 (après - 2,3 % en 2023 et - 0,7 % en 2022). Le transport ferroviaire de marchandises, avec 32,6 milliards de tonnes-kilomètres, se redresse plus fortement (+ 7,4 %) après un franc repli en 2023 (- 16,3 %) et une légère baisse en 2022 (- 1,6 %). Le transport fluvial de marchandises, avec 6,0 milliards de tonnes-kilomètres transportées, augmente en 2024 (+ 2,1 %, après - 10,2 % en 2023 et - 9,3 %). En parallèle, le transport par oléoducs se replie (- 3,7 % après + 2,8 % en 2023 et + 8,2 % en 2022).

Figure E1-1 Transports intérieurs terrestres par mode
Niveau en milliards de tonnes-kilomètres, évolutions en %

	Niveau 2024 (p)	Évolutions annuelles			Évolution annuelle moyenne
		2022	2023	2024 (p)	
Transport ferroviaire ¹	32,6	- 1,6	- 16,3	7,4	- 1,2
Transport routier *	305,4	- 0,7	- 2,3	3,4	0,0
Pavillon français ²	177,0	0,1	- 2,4	2,3	0,0
dont PTAC>3,5 t	168,2	0,1	- 2,5	2,5	0,0
Pavillon étranger (PTAC>3,5 t) ³	128,4	- 1,7	- 2,2	5,0	- 0,1
Transport fluvial ⁴	6,0	- 9,3	- 10,2	2,1	- 5,5
Oléoducs ⁵	10,5	8,2	2,8	- 3,7	- 3,0
Produits finis	8,0	9,5	0,0	- 1,2	- 2,1
Produits bruts	2,5	8,7	16,0	- 13,8	- 4,8
Ensemble des transports terrestres y compris oléoducs	354,5	- 0,7	- 3,7	3,5	- 0,3
Ensemble des transports terrestres hors oléoducs	344,0	- 0,9	- 4,0	3,7	- 0,2
National	205,5	- 1,3	- 3,7	3,1	- 0,2
International et transit	138,5	- 0,4	- 4,3	4,7	- 0,3

(p) : provisoire.
* série comprenant les poids lourds tout pavillon et les véhicules utilitaires légers (PTAC ≤ 3,5 t) du pavillon français.
Sources : ¹ SDES ; ² SDES, enquête TRM ; PTAC >3,5 t et estimation pour les VUL à partir des données de circulation pour le kilométrage et d'hypothèses de chargement pour le tonnage ;
³ Eurostat, TRM-EU ; ⁴ VNF (y.c. transit et fluvio-maritime) ; SDES ;
⁵ DGEC (calculs SDES)

Figure E1-2 Répartition du transport terrestre (hors oléoducs) par mode en 2024
En % des tonnes-kilomètres



Sources : SDES ; Eurostat ; VNF

LE TRANSPORT PAR LA ROUTE DOMINE LE TRANSPORT INTÉRIEUR DE FRET

En 2024, l'activité des poids lourds sous pavillon français représente un peu plus de la moitié de l'ensemble du transport intérieur de fret terrestre, part relativement stable depuis 2015, tandis que la part du transport de fret pris en charge par des véhicules utilitaires légers du pavillon français est estimée à 3 %. Une part importante de l'activité de transport de fret sur le territoire est également générée par les poids lourds à pavillon étranger (37 % des tonnes-kilomètres). Ainsi, le transport par la route (par les poids lourds des pavillons français et étranger et par les VUL du pavillon français) reste largement dominant, avec une part modale de 89 % en 2024, stable par rapport à 2023 (figure E1-2). Après avoir diminué continûment depuis 2015 (12 % en 2015), la part modale du transport ferroviaire se maintient aux alentours de 9 % comme en 2023 (contre 10 % en 2022) ; celle du transport fluvial oscille autour de 2 %.

LE TRANSPORT INTERIEUR NATIONAL COMME INTERNATIONAL S'ACCROIT APRES UN REPLI EN 2023

En 2024, le transport intérieur de fret terrestre (hors oléoducs, y compris VUL) se partage 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) pour 205,5 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) pour 138,5 milliards de tonnes-kilomètres.

Le fret national terrestre augmente à nouveau de 3,1 % en 2024 après - 3,7 % en 2023. Cette hausse concerne surtout le transport routier par poids lourds et VUL y compris cabotage (+ 2,4 % après - 2,3 % en 2023) et le transport ferroviaire (+ 10,6 % après - 18,5 % en 2022), alors que le transport fluvial continue de diminuer, quoique plus modérément (- 2,3 % après - 9,5 % en 2023).

Le transport intérieur international (y compris transit) augmente à nouveau également (+ 4,7 %) en 2024 après une baisse (- 4,3 %) en 2023. Cette hausse vaut pour tous les modes : routier (+ 4,8 % après - 2,3 % en 2023), ferroviaire (+ 2,7 % après - 18,5 % en 2022) et fluvial (+ 9,5 % après - 11,5 % en 2023).

LE TRANSPORT TERRESTRE DES PRODUITS MANUFACTURÉS AUGMENTE À NOUVEAU

L'observation des produits transportés porte sur les transports ferroviaire, fluvial et routier par poids lourds sous pavillon français. Sur ce segment, le transport augmente de 3,3 % après une baisse de 5,1 % en 2023 (figure E1-3). Le transport intérieur terrestre de marchandises se redresse pour les produits manufacturés, machines et matériel de transport en 2024 (+ 2,5 % après - 2,5 % en 2023). Pour le transport des produits agricoles et alimentaires, qui sont en large majorité transportés par la route (88 %), il se rétablit aussi (+ 7,4 %) après une baisse de 3,7 % en 2023. Pour les matériaux de construction en revanche, le transport intérieur terrestre baisse de nouveau (- 2,8 % après - 12,1 % en 2023).

LE TRANSPORT DE MARCHANDISES PAR VOIES MARITIMES EST QUASI STABLE EN 2024

Les quantités de marchandises transportées par voies maritimes, traitées dans les ports de la métropole et des DROM, représentent 325,5 millions de tonnes en 2024 et sont quasi stables par rapport à 2023 (figure E1-4). Le fret aérien demeure quant à lui très faible en tonnage : le transport intérieur aérien de marchandises représente 131 000 tonnes en 2024, en diminution de 2,6 % par rapport à 2023 (voir fiche E6).

partie E : le transport de marchandises

LE TRANSPORT FERROVIAIRE DE CONTENEURS SE REDRESSE

En 2024, avec 16,3 milliards de tonnes-kilomètres, le transport de conteneurs se redresse (+ 4,7 % après - 15,0 % en 2023) – (figure E1-4) ; il représente près de 8 % du transport terrestre en France métropolitaine. Près de 67 % du transport terrestre de conteneurs est ferroviaire, 29 % routier et 4 % fluvial. Le transport en conteneurs par voie ferroviaire est en hausse en 2024 (+ 6,7 %) après une forte baisse en 2022 (- 19,0 %). Sur les cinq dernières années, c'est le mode de transport qui évolue le plus favorablement, avec une hausse de 2,8 % par an en moyenne. En revanche, sur la même période, les tonnes-kilomètres transportées par la route et par voies fluviales se replient respectivement de 5,7 % et 1,9 % par an en moyenne. En 2024, 58,1 millions de tonnes de marchandises conteneurisées ont été débarquées ou embarquées dans les ports français, soit 18 % des marchandises transportées par voie maritime. Ce mode de transport est en hausse de 14,1 % après - 12,8 % en 2023, alors que le transport maritime total se replie légèrement (-0,2 %).

Figure E1-3 **Transport intérieur terrestre par type de marchandises**
Niveau en milliards de tonnes-kilomètres, évolutions et part en %

	Niveau 2024	Évolutions annuelles			Évolution annuelle moyenne 2024/2019	Part du transport routier 2024
		2022	2023	2024		
Produits agricoles et alimentaires	57,9	0,3	- 3,7	7,4	- 0,5	88,1
Produits manufacturés, machines et matériel de transport	66,7	3,4	- 2,5	2,5	1,5	78,9
Matériaux de construction	23,7	- 4,4	- 12,1	- 2,8	- 3,5	74,7
Autres produits	58,7	- 3,2	- 6,2	2,9	- 0,8	80,1
Ensemble ¹	207,0	- 0,4	- 5,1	3,6	- 0,3	81,3

¹ Transport routier de plus de 3,5 tonnes sous pavillon français, transport ferroviaire et transport fluvial totaux.
Sources : SDES ; VNF

Figure E1-4 **Évolution du transport de conteneurs par mode en métropole**
Niveau en milliards de tonnes-kilomètres pour le transport terrestre et en millions de tonnes pour le transport maritime, évolutions en %

	Niveau 2024	Évolutions annuelles			Évolution annuelle moyenne 2024/ 2019
		2022	2023	2024	
Transport terrestre					
Routier	4,5	7,3	- 7,1	- 11,8	- 5,7
Ferroviaire	10,6	0,5	- 19,0	6,7	2,8
Fluvial	0,6	8,0	- 5,7	12,3	- 1,9
Total conteneurs	16,3	2,7	- 15,0	4,7	0,5
Transport total ¹	207,0	- 0,4	- 5,1	3,5	- 0,3
Transport maritime					
Conteneurs	58,1	- 1,4	- 12,8	14,1	1,0
Marchandises totales	325,5	5,0	- 4,3	- 0,3	- 2,0

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

En 2024, l'activité intérieure de transport routier de marchandises par poids lourds en France métropolitaine a rebondi : + 3,5 % sur un an après une baisse de 2,4 % en 2023. Mesurée à 296,6 milliards de tonnes-kilomètres (données provisoires), elle atteint un niveau qu'on n'avait plus observé depuis 2019. En 2023, elle se situait à 286,5 milliards de tonnes-kilomètres (données révisées).

L'activité des camions et tracteurs routiers du pavillon français augmente de 2,5 % en 2024 alors qu'elle avait connu une baisse d'une ampleur similaire en 2023. Mesurée à environ 164 milliards de tonnes-kilomètres cette année-là, elle revient à plus de 168 milliards comme c'était déjà le cas en 2022. La hausse du pavillon français sur un an est plus marquée pour la partie intérieure du transport international et du transit (+ 9,8 %) et elle s'établit à + 2,7 % pour le transport national pour compte d'autrui. En revanche, le transport national pour compte propre poursuit sa baisse : - 2,0 % en 2024 après - 7,2 % en 2023.

Le transport de marchandises des poids lourds étrangers en France métropolitaine affiche une hausse de 5 % entre 2023 et 2024. Il est passé de 122,3 milliards de tonnes-kilomètres à 128,4 milliards. Sa part au sein de l'activité intérieure s'élève de 0,6 point sur un an et dépasse légèrement 43 %. Ce vif rebond du pavillon étranger s'explique notamment par la hausse de 7,0 % du transit et celle de presque 10 % du cabotage. Quant à la partie intérieure du transport international, elle s'accroît de 2,9 %.

Enquête permanente sur l'utilisation des véhicules routiers de marchandises (TRM)

L'activité de transport routier de marchandises est estimée à partir d'une enquête statistique nationale menée dans chaque pays de l'Union Européenne. Sa déclinaison française ou « enquête TRM » est une enquête par sondage auprès d'un échantillon de véhicules dont l'entreprise opératrice répond à un questionnaire.

Dans la présente fiche, le champ de l'enquête TRM est composé des poids lourds de moins de 15 ans, qui sont soit des camions de plus de 3,5 tonnes de poids total autorisé en charge (PTAC), soit des tracteurs routiers de 5 tonnes de poids total roulant autorisé (PTRA) ou plus.

LE TRANSPORT NATIONAL REBONDIT NETTEMENT, À L'EXCEPTION DES MARCHANDISES TRANSPORTÉES POUR COMPTE PROPRE

Le transport national du pavillon français, c'est-à-dire le transport de marchandises entre deux villes du territoire métropolitain effectué par des poids lourds immatriculés en France, augmente de 2,1 % en 2024 après - 2,3 % en 2023. Il s'établit à près de 161 milliards de tonnes-kilomètres, ce qui représente plus de 95 % du transport intérieur du pavillon français (*figure E2-1*).

La partie intérieure du transport international du pavillon français (transit compris) progresse de près de 10 % en 2024 après - 6,5 % en 2023. Elle atteint 7,6 milliards de tonnes-kilomètres, soit près de 5 % de l'activité intérieure du pavillon français.

Alors que transport national pour le compte d'autrui s'accroît (+ 2,7 %), le transport opéré pour compte propre diminue (- 2,0 %). En cinq ans, la part du compte propre au sein du transport national du pavillon français s'est réduite de 1,5 point, passant de 13,0 % en 2019 à 11,5 % en 2024. En 2019, 21,0 milliards de tonnes-kilomètres avaient été effectuées lors d'un transport national pour compte propre, à comparer à moins de 18,5 milliards en 2024 (- 12,4 %).

Le transport national pour compte d'autrui dépasse les 142 milliards de tonnes-kilomètres annuels en 2024, soit son plus haut niveau depuis 5 ans. Il représente 88,5 % du transport national.

partie E : le transport de marchandises

PAVILLON ÉTRANGER EN FRANCE : UNE REPRISE ENCORE PLUS FORTE QUE CELLE DU PAVILLON FRANÇAIS

En 2024, le transport routier intérieur de marchandises en France métropolitaine a rebondi de façon encore plus marquée pour le pavillon étranger : + 5,0 % sur un an après - 2,2 % en 2023. Il s'élève à plus de 128 milliards de tonnes-kilomètres pour la première fois depuis 2019. Il représente plus de 43 % de l'activité intérieure en 2024.

Le transport international à destination ou en provenance de France métropolitaine affiche l'augmentation la moins forte, avec + 2,9 % par rapport à 2023. Ce qu'on appelle aussi la « partie intérieure du transport international » est ainsi passée de 66,5 à près de 68,5 milliards de tonnes-kilomètres en un an.

Quant au transit et au cabotage du pavillon étranger en France métropolitaine, ils contribuent respectivement à hauteur de 47,5 milliards tonnes-kilomètres et de 12,4 milliards en 2024 au transport routier intérieur. Ils ont fortement augmenté sur un an : + 7,0 % pour le transit et + 9,6 % pour le cabotage dont on rappelle qu'il s'agit du transport national par un véhicule non immatriculé en France.

Ces types de transport du pavillon étranger avaient connu des baisses assez nettes en 2023 : - 3,6 % pour le transit et - 3,5 % pour le cabotage. Ils ne dépassaient pas alors 44,5 milliards tonnes-kilomètres pour le transit et 11,5 milliards pour le cabotage.

Figure E2-1 **Transport intérieur routier de marchandises par poids lourds**
Niveaux en milliards de tonnes-kilomètres, évolutions en %

Données provisoires	Niveau	Évolutions annuelles					Évolution
	2024	2020	2021	2022	2023	2024	2019/2024
Pavillon français*	168,2	- 3,4	3,7	0,1	- 2,5	2,5	0,2
National	160,7	- 3,5	3,6	- 0,2	- 2,3	2,1	- 0,5
<i>compte propre</i>	18,4	- 3,3	0,7	- 1,1	- 7,2	- 2,0	- 12,4
<i>compte d'autrui</i>	142,2	- 3,5	4,0	- 0,1	- 1,6	2,7	1,3
International et transit	7,6	- 2,1	5,4	9,2	- 6,5	9,8	15,7
Pavillon étranger**	128,4	- 3,2	2,0	- 1,7	- 2,2	5,0	- 0,4
International et transit***	115,9	- 3,4	1,6	- 0,7	- 2,1	4,5	- 0,3
<i>international</i>	68,4	- 4,1	7,9	- 2,9	- 1,0	2,9	2,3
<i>transit</i>	47,5	- 2,5	- 6,9	2,8	- 3,6	7,0	- 3,8
Cabotage	12,4	- 0,9	5,6	- 10,5	- 3,5	9,6	- 1,1
Transport routier intérieur	296,6	- 3,3	2,9	- 0,7	- 2,4	3,5	- 0,1

* Véhicules de moins de 15 ans - Camions de plus de 3,5 tonnes de PTAC et tracteurs routiers de 5 tonnes de PTRM ou plus.
** Pour assurer la continuité des séries suite à la sortie du Royaume-Uni de l'Union européenne, la contribution du pavillon britannique est estimée à partir de 2021.
*** Estimations à partir du TRM européen d'Eurostat, données 2024 provisoires, 2023 révisées.
Champ : France métropolitaine.
Sources : SDES, enquête TRM ; Eurostat, TRM-EU

L'USAGE DE VÉHICULES DU PAVILLON FRANÇAIS LOUÉS TEMPORAIREMENT PAR DES ENTREPRISES DE TRANSPORT RECULE POUR LA PREMIÈRE FOIS DEPUIS 5 ANS

En 2024, 18,4 milliards de tonnes-kilomètres ont été effectuées en France métropolitaine par un poids lourd immatriculé en France dont l'entreprise opératrice était locataire à titre temporaire du véhicule. Le recours à la location pour le transport routier de marchandises est en baisse de 5 % sur un an au sein du pavillon français. Cela contraste avec les variations observées les années précédentes : de 2019 à 2023, il était passé de moins de 14 milliards de tonnes-kilomètres à plus de 19 milliards, soit près de 40 % de hausse en 4 ans. La part de la location avait atteint 12 % en 2023 à comparer à 8 % en 2019. En 2024, elle se replie à 11 % (figure E2-2).

L'usage de véhicule loué se réduit tant pour les entreprises du secteur des transports (- 4,1 % en 2024), que pour les autres (- 8,8 %). Il est bien plus fréquent pour les premières : en 2024, 15,3 milliards de tonnes-kilomètres intérieures ont été parcourues par des poids lourds français loués par une entreprise de transports, ce qui représente presque 12 % de leur activité. Cette part ne dépasse pas 8 % pour les entreprises hors transports.

Dans l'ensemble, plus des trois quarts du transport routier intérieur de marchandises du pavillon français est exécuté par une entreprise du secteur des transports : elles ont effectué 128,5 milliards de tonnes-kilomètres en 2024, soit 76 % de l'activité. Ces transports ont augmenté de 2,0 % en 2024. En raison de la baisse de l'usage de

partie E : le transport de marchandises

véhicules loués, cette hausse est portée exclusivement par les véhicules dont les entreprises de transports sont propriétaires : + 2,8 % en un an. En 2024, cette activité atteint 113,2 milliards de tonnes-kilomètres alors qu'en 2023 ce nombre se situait à 110,0 milliards.

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 2024	Évolutions annuelles					Évolution 2019/2024
		2020	2021	2022	2023	2024	
Données provisoires							
Véhicules dont l'entreprise est propriétaire	149,8	- 5,4	3,0	- 0,6	- 3,0	3,4	- 2,8
Secteur du transport**	113,2	- 6,4	3,0	0,1	- 1,9	2,8	- 2,6
Secteur hors transport**	36,7	- 2,2	3,0	- 2,5	- 6,4	5,3	- 3,1
Véhicules dont l'entreprise est locataire	18,4	18,6	9,7	5,9	1,3	- 5,0	32,6
Secteur du transport**	15,3	20,8	11,6	8,3	3,3	- 4,1	44,6
Secteur hors transport**	3,1	11,3	2,8	- 3,1	- 7,4	- 8,8	- 6,4
Tous véhicules	168,2	- 3,4	3,7	0,1	- 2,5	2,5	0,2
Secteur du transport**	128,5	- 4,2	3,9	1,0	- 1,2	2,0	1,3
Secteur hors transport**	39,7	- 1,1	3,0	- 2,6	- 6,5	4,1	- 3,4

* Véhicules de moins de 15 ans - Camions de plus de 3,5 tonnes de PTAC et tracteurs routiers de 5 tonnes de PTR A ou plus.
** D'après les déclarations de vente ou de location avec imputation de la non réponse sur le secteur d'activité de l'entreprise.
Champ : France métropolitaine.
Source : SDES, enquête TRM

LE REBOND DU PAVILLON FRANÇAIS EST PORTÉ PAR LE TRANSPORT DE PRODUITS AGRICOLES OU AGROALIMENTAIRES

En 2024, le transport de produits agricoles ou agroalimentaires, contribue à lui seul au rebond du pavillon français. Il augmente de 7,2 % sur un an, passant de 49,0 milliards de tonnes-kilomètres en 2023 (données révisées, voir encadré) à 52,6 milliards en 2024. Ce net regain s'observe aussi bien pour les produits de l'agriculture et de la pêche (+ 5,2 %) que pour les produits agroalimentaires (+ 9,0 %) et tranche avec les deux années antérieures : - 0,8 % en 2022 et surtout - 4,1 % en 2023 (figure E2-3).

Dans le même temps, le groupage (hors groupage alimentaire) poursuit sa progression, à un rythme toutefois ralenti : + 2,2 % en 2024 après + 5,9 % en 2023 (données révisées). Il atteint 40 milliards de tonnes-kilomètres en 2024, et représente 23,8 % du transport routier intérieur du pavillon français, contre 31,3 % pour les produits agricoles ou agroalimentaires.

Le transport de matériaux d'extraction et de produits minéraux pour la construction (pierre, sable, ciment ou déblais) ne varie pas sur un an en 2024 à 28,7 milliards de tonnes-kilomètres. Il demeure ainsi en retrait par rapport aux niveaux observés en 2022, soit 31,8 milliards, ou encore en 2021, lorsqu'il dépassait 34,0 milliards.

L'inversion de tendance en matière de messagerie (courriers et colis) se confirme en 2024 : l'activité de transport par poids lourd baisse de 3,5 % après - 2,6 % en 2023. En deux ans, elle est passée de 9,5 milliards de tonnes-kilomètres à moins de 9,0 milliards, soit - 6,0 % depuis 2022.

Le transport intérieur des produits pétroliers raffinés par le pavillon français se maintient à 4,9 milliards de tonnes-kilomètres en 2024, soit le même niveau que les deux années précédentes. Celui des machines et matériels de transports affiche une hausse de 2,8 % sur un an. Il s'établit à 8,1 milliards de tonnes-kilomètres.

Note sur le transport de marchandises groupées

Les marchandises transportées par les poids lourds peuvent faire l'objet de « groupage » lorsque la diversité des biens transportés ne permet pas d'apporter de précision, comme par exemple la livraison de palettes de produits agroalimentaires, de produits d'entretien ou de biens d'équipement à une grande surface par un même véhicule. Les données sur le transport routier de marchandises précédemment diffusées ont fait l'objet d'une révision dans la présente fiche pour traiter le cas particulier du groupage dit « alimentaire », qui comprend des marchandises variées mais exclusivement de type « produits alimentaires ». Ces produits (représentant environ 500 millions de tonnes-kilomètres en 2023 pour un total de 40 milliards pour les marchandises groupées) ont été reclassés, sur l'ensemble de la série, parmi les produits agroalimentaires alors qu'ils avaient été comptabilisés précédemment en « groupage ».

Figure E2-3 **Transport intérieur routier par type de marchandises**
Niveaux en milliards de tonnes-kilomètres, évolutions en %

Transport routier intérieur du pavillon français*	Niveau 2024	Évolutions annuelles					Évolution 2019/2024
		2020	2021	2022	2023	2024	
Données provisoires							
Marchandises hors groupage	128,2	- 2,4	2,0	- 2,5	- 4,9	2,5	- 5,4
Produits de l'agriculture et de la pêche, engrais naturels, produits agroalimentaires	52,6	- 2,4	- 3,8	- 0,8	- 4,1	7,2	- 4,2
<i>dont agriculture et pêche (hors lait vrac liquide**)</i>	27,3	- 5,5	- 2,6	1,6	- 0,7	5,2	- 2,4
<i>dont agroalimentaire (hors lait vrac liquide**)</i>	20,9	3,1	- 4,9	- 3,3	- 8,1	9,0	- 5,1
Produits d'extraction, produits du bois, produits minéraux pour la construction	28,7	- 4,5	9,6	- 7,1	- 9,5	0,0	- 12,1
Machines et matériel de transport	8,1	- 11,5	10,8	- 10,8	- 0,0	2,8	- 10,1
Produits pétroliers raffinés	4,9	11,8	- 0,7	- 7,4	0,6	0,1	3,5
Courrier, Messagerie, petits colis	8,9	- 3,9	10,1	10,9	- 2,6	- 3,5	10,5
Autres marchandises hors groupage	25,0	1,0	0,2	- 0,4	- 4,0	- 1,1	- 4,3
Marchandises groupées***	40,0	- 7,5	11,0	10,8	5,9	2,2	23,1
Transport routier intérieur du pavillon français*	168,2	- 3,4	3,7	0,1	- 2,5	2,5	0,1

(*) Véhicules de moins de 15 ans - Camions de plus de 3,5 tonnes de PTAC et tracteurs routiers de 5 tonnes de PTR A ou plus.

(**) Le lait transporté sous forme liquide est soit un produit agricole s'il s'agit de collecte du lait de ferme, soit un produit agroalimentaire s'il est transporté après avoir subi une transformation. On ne dispose pas toujours de précision permettant d'effectuer cette distinction.

(***) Voir l'encadré sur le transport de marchandises groupées

Champ : France métropolitaine.

Source : SDES, enquête TRM

E3. Transport ferroviaire de marchandises

Le transport intérieur ferroviaire de marchandises représente 32,6 milliards de tonnes-kilomètres¹ en 2024, en forte augmentation par rapport à l'année 2023 (+ 7,4 %) qui avait notamment été marquée par les mouvements sociaux du printemps 2023 et par le prix élevé de l'électricité. Les tonnages transportés augmentent moins fortement (+ 3,2 %). En tonnes-kilomètres, le transport national et le transport international entrant augmentent très fortement (respectivement + 10,6 % et + 21,1 %), tandis que la hausse du transport international sortant est plus contenue (+ 3,0 %). Le transit, en revanche, baisse encore fortement (- 17,7 %). Avec une hausse de 15,6 %, le transport combiné représente 44 % du trafic total en 2024.

LE TRANSPORT FERROVIAIRE DE MARCHANDISES SE REPREND EN 2024

Le transport ferroviaire de marchandises rebondit fortement en 2024 (+ 7,4 % en tonnes-kilomètres) - (figure E3-1), au cours d'une année qui ne connaît pas de mouvement social d'ampleur susceptible d'altérer le trafic, contrairement à 2022 et 2023. Le trafic national est en augmentation de 10,6 % en 2024 et revient à son niveau de 2019, mais reste éloigné de son pic de 2021 (- 6,9 %). Le transport international entrant augmente très fortement (+ 21,1 %) tandis que la hausse du trafic international sortant est plus mesurée (+ 3,0 %). En revanche, le transit diminue de nouveau fortement, de 17,7 % (- 38,9 % par rapport à 2021).

Entre 2019 et 2024, le transport ferroviaire de marchandises sur le territoire français baisse de 1,2 % par an en moyenne. Sur cette période, c'est le transit qui décroche le plus (- 9,6 % en moyenne annuelle) et explique l'essentiel de la baisse ; hors transit, le transport ferroviaire se situe quasiment à son niveau de 2019 (- 0,1 % en moyenne par an). Les tonnages transportés diminuent de 2,8 % en moyenne annuelle sur cinq ans, une baisse plus marquée que celle du trafic mesuré en tonnes-kilomètres qui se traduit par une distance moyenne parcourue en augmentation, passant de 384 km en 2019 à 417 km en 2024.

Le tonnage moyen par train retrouve un niveau proche de celui de 2021 et 2022 avec 606 tonnes par train, après une année 2023 marquée par un plus faible taux de remplissage des trains (578 tonnes par train).

Figure E3-1 **Transport intérieur ferroviaire de marchandises**

Niveaux en milliards de tonnes-kilomètres ou en millions de tonnes, évolutions en %

	Niveau 2024	Évolutions annuelles			Évolution annuelle moyenne 2019/2024
		2022	2023	2024	
En milliards de t-kilomètres					
Ensemble	32,6	- 1,6	- 16,3	7,4	- 1,2
National	20,0	- 1,4	- 14,6	10,6	0,0
International entrant	4,6	- 3,6	- 19,7	21,1	0,9
International sortant	5,1	1,7	- 14,3	3,0	- 1,0
Transit	2,9	- 4,0	- 22,7	- 17,7	- 9,6
En millions de tonnes					
Ensemble	78,3	- 5,6	- 14,4	3,2	- 2,8
National	50,7	- 8,3	- 9,8	6,2	- 1,7
International entrant	10,7	- 1,1	- 24,2	5,7	- 2,1
International sortant	12,5	1,1	- 18,4	- 0,8	- 4,0
Transit	4,3	- 6,5	- 22,4	- 18,6	- 10,7

Note : les données des années 2019 à 2023 ont été révisées.

Source : SDES, collecte réglementaire auprès des opérateurs ferroviaires

¹ Dans le transport ferroviaire, est comptabilisé le poids des marchandises, mais également des emballages et du conditionnement (conteneurs, caisses mobiles, semi-remorques, etc.) le cas échéant, mais est exclu le poids des véhicules moteurs et remorqués (locomotives et wagons).

partie E : le transport de marchandises

LE TRANSPORT DE PRODUITS MANUFACTURÉS AUGMENTE FORTEMENT

En tonnes-kilomètres, le transport ferroviaire de produits manufacturés augmente fortement de 10,6 % en 2024 (figure E3-2) mais reste en-deçà de 19,1 % de son sommet de 2021. Sa part reste majoritaire dans le fret ferroviaire à 41 % en 2024. Sur les cinq dernières années, il est en léger repli (- 2,6 % en moyenne par an).

Le transport ferroviaire de produits agricoles et agroalimentaires est également en forte hausse (+ 11,3 %) et atteint son plus haut niveau depuis 2015. Avec 16 % du fret ferroviaire total en 2024, sa part augmente d'un point par rapport à 2023. Sur les cinq dernières années, le transport ferroviaire en tonnes-kilomètres de ces marchandises est en hausse (+ 4,8 % en moyenne par an).

Le transport ferroviaire de matériaux de construction (17 % du fret ferroviaire total en 2024) augmente quant à lui de 2,1 % en 2024, mais reste en baisse de 4,6 % en moyenne par an depuis 2019, affecté par les difficultés du marché de la construction ces dernières années.

LE TRANSPORT COMBINÉ PORTE L'ESSENTIEL DE LA REPRISE DU TRAFIC EN 2024

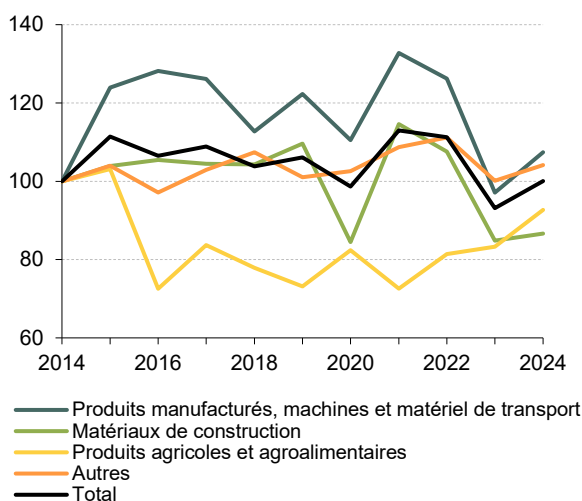
En tonnes-kilomètres, le transport combiné (défini comme l'utilisation du rail ou de la voie d'eau pour transporter des marchandises acheminées par camion pour les premiers et/ou les derniers kilomètres) augmente fortement en 2024 (+ 15,6 % contre + 1,7 % pour le transport conventionnel) et explique la quasi-totalité de la hausse du trafic ferroviaire par rapport à 2023. Sur cinq ans, il progresse de 4,0 % en moyenne par an, alors que le transport conventionnel diminue de 4,4 % en moyenne par an. La part du transport combiné dans le transport ferroviaire de marchandises est en nette progression, passant de 41 % en 2023 à 44 % en 2024 ; elle était de 34 % en 2019.

Le transport combiné par conteneurs et caisses mobiles (+ 2,8 % en moyenne annuelle sur cinq ans) reste majoritaire avec 82 % du transport combiné en 2024. Le transport par semi-remorques (+ 28,9 % en 2024) explique néanmoins plus des deux tiers de la hausse du transport combiné entre 2023 et 2024, grâce au dynamisme des autoroutes ferroviaires (malgré l'arrêt total depuis août 2023 de l'autoroute ferroviaire alpine).

LE TRAFIC MENSUEL EST AFFECTÉ TOUTE L'ANNÉE 2024 PAR L'INTERRUPTION DU TRAFIC EN MAURIENNE

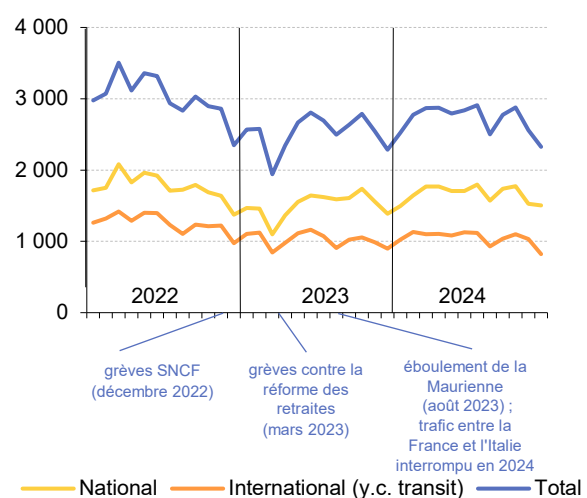
En 2024, le trafic est pénalisé par la prolongation de l'interruption du trafic sur la voie ferrée de Fréjus. Elle fait suite à un glissement de terrain à La Praz sur la commune de Saint-André le 27 août 2023 qui a dégradé les infrastructures du côté français. Cet arrêt total a pesé sur le trafic depuis et vers l'Italie en 2024. La ligne concernée sera rouverte le 31 mars 2025.

Figure E3-2 Évolution du transport intérieur ferroviaire pour les principales marchandises en tonnes-km
En indice base 100 en 2014



Source : SDES, collecte réglementaire auprès des opérateurs ferroviaires

Figure E3-3 Transport intérieur ferroviaire de marchandises
En millions de tonnes-kilomètres, données brutes



Source : SDES, collecte réglementaire auprès des opérateurs ferroviaires

E4. Transport fluvial de marchandises

Le transport fluvial de marchandises s'élève à 6,0 milliards de tonnes-kilomètres et augmente de 2,1 % en 2024. Il reprend après deux années de fortes baisses (- 18,5 % entre 2021 et 2023), malgré une conjoncture économique globale défavorable, particulièrement sur les filières agricole et de la construction. Le transport national (- 2,3 %) a notamment été perturbé par les Jeux olympiques et paralympiques de Paris, tandis que le transport international augmente fortement à + 10,2 %. Sur cinq ans, le transport national diminue de 5,3 % en moyenne par an, contre une baisse de 4,6 % en moyenne pour l'international.

LE TRAFIC AUGMENTE DANS LE GRAND EST MAIS BAISSÉ EN ÎLE-DE-FRANCE ET EN NORMANDIE

En 2024, parmi les quatre régions concentrant à elles seules près de 80 % du trafic fluvial de marchandises (figure E4-1), le trafic augmente fortement en Grand Est (+ 6,2 %) et est en légère hausse dans les Hauts-de-France (+ 1,6 %). À l'inverse, le trafic recule en Normandie (- 5,6 %) et en Île-de-France (- 4,0 %), fortement perturbé, essentiellement au troisième trimestre, par la fermeture de la navigation sur une partie de la Seine durant les Jeux olympiques et paralympiques. En moyenne annuelle sur cinq ans, les trafics de ces quatre régions sont en baisse : Hauts-de-France (- 2,3 %), Normandie (- 4,1 %), Île-de-France (- 4,4 %) et Grand Est (- 5,7 %).

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
	2024	2021	2022	2023	2024	2024/2019	
National	3 636,8	6,6	- 12,4	- 9,5	- 2,3	- 5,3	
International	2 154,4	1,6	- 2,5	- 12,2	10,2	- 4,6	
dont entrant	1 006,9	3,6	- 4,1	- 8,3	11,9	- 3,2	
dont sortant	1 147,5	0,1	- 1,1	- 15,2	8,7	- 5,6	
Transit	250,7	- 14,5	- 11,6	- 5,3	3,8	- 12,6	
Ensemble	6 041,9	4,0	-9,3	- 10,2	2,1	- 5,5	

Flux régionaux	Niveau	Part à l'international moyenne*		Évolutions annuelles		Évolution annuelle moyenne
	2024	2020-2024	2022	2023	2024	2024/2019
Auvergne-Rhône-Alpes	650,6	0,8	- 6,0	- 18,4	18,0	- 5,4
Bourgogne-Franche-Comté	257,3	2,1	2,2	- 21,4	- 9,5	- 13,0
Bretagne	0,0	n.s.	n.s.	n.s.	n.s.	n.s.
Centre-Val de Loire	1,9	n.s.	n.s.	n.s.	n.s.	n.s.
Grand Est	1 409,0	79,9	- 9,7	-9,5	6,2	- 5,7
Hauts-de-France	1 079,6	47,2	- 7,7	- 7,0	1,6	- 2,3
Île-de-France	2 496,8	14,1	- 12,4	- 8,0	- 4,0	- 4,4
Normandie	1 844,5	1,4	- 14,0	- 7,3	- 5,6	- 4,1
Nouvelle-Aquitaine	0,1	n.s.	n.s.	n.s.	n.s.	n.s.
Occitanie	45,6	n.s.	n.s.	n.s.	n.s.	n.s.
Pays de la Loire	0,0	n.s.	n.s.	n.s.	n.s.	n.s.
Provence-Alpes-Côte d'Azur	836,5	0,2	- 3,7	- 20,2	8,6	- 7,9

Note : les flux sont comptabilisés si la région en est l'origine ou la destination. Les flux intra-régionaux ne sont comptabilisés qu'une seule fois.
* La part à l'international présentée est une moyenne sur les cinq dernières années.
n.s. = non significatif.
Le transit se fait essentiellement sur le Rhin, fleuve international, l'écluse de Gambsheim servant de comptage.
Champ : y compris transit, y compris fluvio-maritime.
Source : VNF, calculs SDES

partie E : le transport de marchandises

Trois autres régions ont un trafic fluvial de marchandises significatif en 2024 : celui des régions Auvergne-Rhône-Alpes (+ 18,0 %) et Provence-Alpes Côte d'Azur (+ 8,6 %) augmente fortement, tandis que le trafic de Bourgogne-Franche-Comté (- 9,5 %) diminue fortement. Sur cinq ans, ces trois régions voient leur trafic baisser respectivement de 5,4 %, 7,9 % et 13,0 % en moyenne par an.

LE TRANSPORT DE PRODUITS ISSUS DE L'AGRICULTURE EST À SON PLUS BAS NIVEAU DEPUIS 2009

Le trafic de matières premières (43 % du trafic total en 2024) augmente de 2,1 % (*figure E4-2*). Plus de 42 % des matières premières correspondent à des sables naturels, de la pierre ponce, des cailloux, graviers, silex et galets.

Le trafic de produits issus de l'agriculture (30 % du trafic total en 2024) est à son plus bas niveau depuis 2009 ; il diminue de 2,3 % en 2024 en raison de la plus faible récolte céréalière depuis 40 ans. Les céréales représentent 86 % des produits agricoles et agroalimentaires transportés par voie fluviale.

Le trafic de matériaux de construction (près de 8 % du trafic total en 2024) diminue de 0,6 %. Environ les trois quarts sont des produits sidérurgiques et issus de la transformation de l'acier (hors tubes et tuyaux).

Les produits manufacturés représentent un peu plus de 1 % du trafic total en 2024 et augmentent de 10,1 %.

Les autres produits (18 % du trafic total en 2024) augmentent de 10,7 %. Environ 38 % de ces produits sont des produits chimiques.

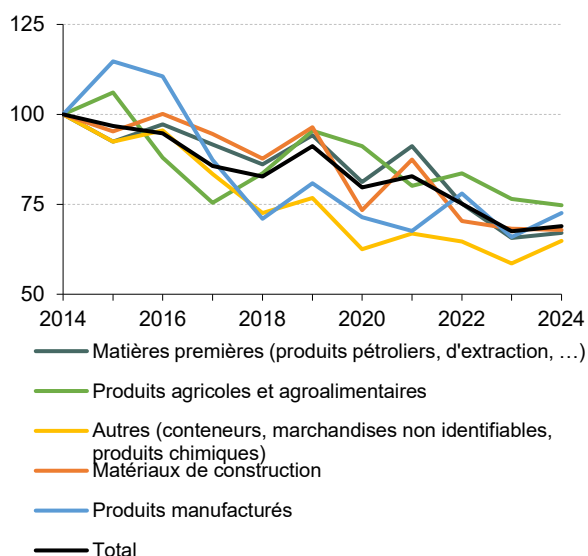
LES PRODUITS CONTENEURISÉS SONT EN FORTE HAUSSE

Le trafic de marchandises transportées en conteneurs augmente fortement (+ 12,3 %) et atteint son plus haut niveau depuis 2019. Environ 91 % des conteneurs transportent des marchandises, les 9 % restants étant des conteneurs vides destinés au transport de fret.

LE TRAFIC EST FORTEMENT PÉNALISÉ PAR LES JEUX OLYMPIQUES ET PARALYMPIQUES

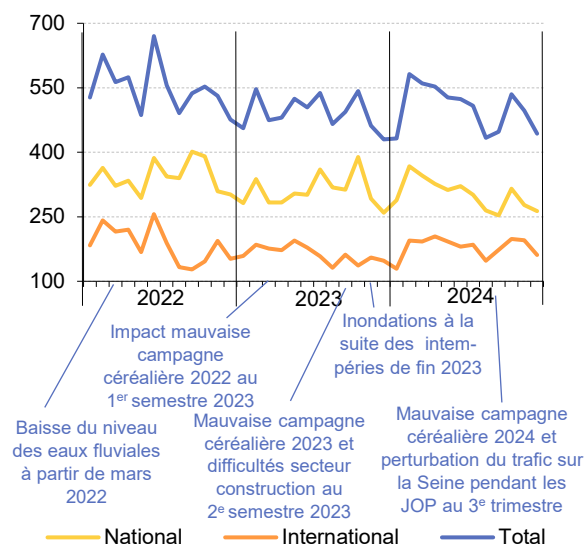
Malgré un premier semestre en net rebond par rapport à la même période de 2023 (+ 6,4 %), la reprise du trafic sur l'année reste limitée (*figure E4-3*). En effet, la mauvaise campagne céréalière, la conjoncture déprimée dans le secteur de la construction et l'impact des Jeux olympiques et paralympiques, essentiellement sur le bassin de la Seine, ont eu des conséquences négatives sur le trafic au troisième trimestre 2024 (- 7,2 % par rapport au troisième trimestre 2023), avant une légère reprise au quatrième trimestre (+ 2,8 % en glissement annuel).

Figure E4-2 Évolution du transport fluvial pour les principales marchandises en tonnes-km
En indice base 100 en 2014



Champ : y compris transit, y compris fluvio-maritime.
Source : VNF, calculs SDES

Figure E4-3 Trafic mensuel du transport fluvial par type de flux
En millions de tonnes-kilomètres



Champ : y compris transit, y compris fluvio-maritime.
Source : VNF, calculs SDES

E5. Transport maritime de marchandises

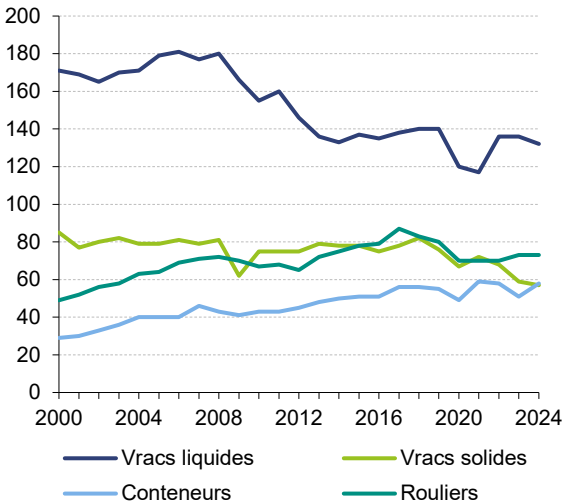
En 2024, le transport maritime de marchandises transitant par les ports de métropole et d'outre-mer baisse légèrement (0,3 %), pour s'établir à 325,5 millions de tonnes, un niveau près de 10 % inférieur à celui d'avant la crise sanitaire. Cette diminution est principalement due à la chute des trafics de vracs liquides (3,5 %) et de vracs solides (4,7 %), qui représentent respectivement 40 % et 17 % du tonnage total transitant par les ports français. Le trafic de conteneurs, qui compte pour 18 % du tonnage total, rebondit (+ 14,2 %) après avoir fortement baissé en 2023. Le trafic roulier augmente en 2024 (+ 0,4 %) pour la deuxième année consécutive.

BAISSE DU TRAFIC DE GNL ET DE VRACS SOLIDES

En 2024, la nette diminution du trafic de vracs liquides est notamment due au repli du transport de gaz naturel liquéfié (GNL). Après avoir très fortement augmenté en 2022, à la suite du début de la guerre en Ukraine et de l'interruption des livraisons de gaz russe par gazoduc, le trafic de GNL recule en 2024 pour la deuxième année consécutive (- 15,2 %) - (figures E5-1 et E5-2). Cette baisse s'explique par une diminution de 6,1 % de la consommation de gaz naturel en France. Le recours accru aux stocks pour des raisons économiques, les efforts de sobriété énergétique des ménages et des entreprises, ainsi que la moindre utilisation des centrales à gaz dans le mix électrique français ont réduit la demande en gaz naturel. Pour autant, la France reste la principale porte d'entrée du GNL en Europe, avec cinq terminaux méthaniers en exploitation, dont un terminal flottant depuis 2023. Le trafic pétrolier, qui englobe le pétrole brut et les produits pétroliers raffinés, se replie légèrement (- 0,7 %) en 2024, après avoir progressé en 2022 et 2023. Les trafics de minerais (- 2,9 %) et de charbon (- 10,5 %) poursuivent leur baisse en 2024. La diminution du charbon dans le mix électrique et les difficultés de la sidérurgie européenne en sont les principales causes. Le trafic de céréales poursuit également sa baisse (- 6,2 %) pour la deuxième année consécutive. Cette évolution s'explique par une mauvaise campagne céréalière 2023-2024 et par une demande étrangère plus faible, en raison du repli des achats chinois d'orge et de la réduction des achats de blé par les pays du Maghreb qui se tournent vers l'offre concurrente des blés provenant de la mer Noire. Les autres vracs solides, constitués pour l'essentiel de matières premières utilisées dans le BTP (sable, ciment, clinker...), se replient de 10,3 % en 2024. À l'inverse, les trafics d'engrais (+ 2,9 %) et de nourritures animales (+ 13,7 %) augmentent. Après avoir atteint des niveaux de prix élevés en 2022, la baisse du cours de ces matières premières en 2023 et 2024 a stimulé leur importation sur le territoire français.

Figure E5-1 Évolution du trafic maritime selon le type de fret

En millions de tonnes



Champ : France hors Mayotte
Source : SDES

Figure E5-2 Trafic de marchandises selon le type de fret

Niveau en milliers de tonnes, évolutions en %

	Niveau	Évolutions annuelles			
	2024	2022	2023	2024	2024/2019
Vracs liquides	131 645	16,9	0,0	- 3,5	- 6,3
Vracs solides	56 593	- 4,3	- 13,3	- 4,7	- 25,9
Conteneurs	58 135	- 1,4	- 12,8	14,2	5,3
Rouliers	73 144	- 0,9	4,3	0,4	- 8,3
Divers autres	6 031	14,4	- 15,9	- 11,2	- 21,1
Total	325 549	5,0	- 4,3	- 0,3	- 9,4
Détail du total par ports					
Haropa	82 823	1,3	- 4,4	2,4	- 7,2
Marseille	70 549	3,6	- 7,7	- 1,9	- 10,6
Dunkerque	45 904	1,4	- 10,6	4,7	- 12,8
Calais	40 380	- 2,5	10,7	- 1,8	- 8,3
Nantes Saint-Nazaire	25 711	57,0	- 4,1	- 9,7	- 16,2
La Rochelle	8 367	8,7	- 10,7	- 2,4	- 14,5
Bordeaux	6 163	- 0,7	- 5,4	- 0,5	- 9,5
Autres ports de métropole	32 224	5,2	- 2,3	- 0,8	- 5,9
Outre-mer	13 427	- 3,3	- 3,7	3,8	2,4

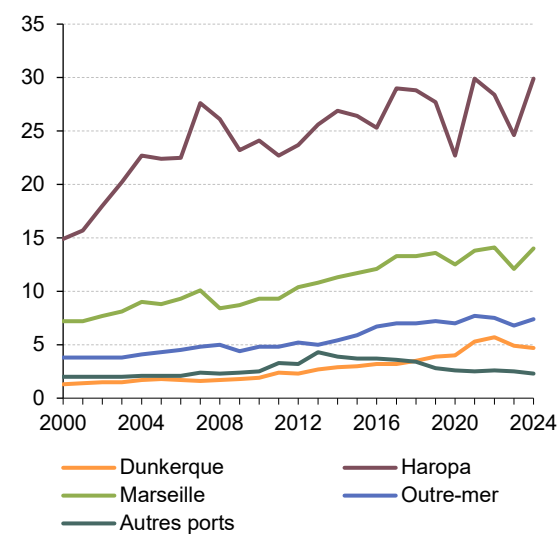
Champ : France hors Mayotte
Source : SDES

partie E : le transport de marchandises

LA HAUSSE DU TRAFIC DE CONTENEUR SE CONCENTRE DANS CERTAINS PORTS

En 2024, le trafic de conteneurs rebondit (+ 14,2 %) pour atteindre 58,1 Mt (tare des conteneurs comprise), après avoir fortement chuté à 50,9 Mt en 2023 (- 12,8 %). Cette forte hausse permet au trafic de conteneurs de se rapprocher de ses niveaux records de 2021 et 2022, sans toutefois les dépasser. Cette reprise se concentre dans les ports d'Haropa (+ 21,2 %), de Marseille (+ 14,9 %) et de La Réunion (+ 21,9 %) - (figures E5-3 et E5-4). Le rebond observé en 2024 s'explique en partie par une année 2023 en demi-teinte pour la filière qui a dû faire face à une consommation française et européenne en berne, à quoi se sont ajoutés des mouvements sociaux contre la réforme des retraites. Dans ce contexte, l'ensemble des grands ports de commerce français avaient accusé une forte baisse de leur trafic de conteneurs. En 2024, le rebond du trafic est principalement tiré par l'augmentation des opérations de transbordement et du trafic vers l'intérieur du territoire, ainsi que par la réorganisation des chaînes logistiques internationales. La situation en mer Rouge, qui s'est dégradée depuis novembre 2023 et est restée instable en 2024, a conduit à un détournement du trafic maritime par le cap de Bonne-Espérance. Ce changement d'itinéraire a déplacé les flux de conteneurs dans le bassin méditerranéen des ports de l'est vers ceux de l'ouest.

Figure E5-3 Évolution du trafic maritime de conteneurs
En millions de tonnes



Champ : France hors Mayotte
Source : SDES

Figure E5-4 Trafic de conteneurs des principaux ports de commerce
Niveau en milliers de tonnes, évolutions en %

	Niveau		Évolutions annuelles		
	2024	2022	2023	2024	2024/2019
Haropa - maritime	29 865	- 4,8	- 13,3	21,2	7,8
Marseille	13 954	2,1	- 14,0	14,9	2,3
Dunkerque	4 661	8,5	- 14,9	- 3,9	20,1
Autres ports de métropole	2 272	2,6	- 5,6	- 7,5	- 18,1
Métropole	50 752	- 1,3	- 13,3	15,1	5,7
La Réunion	3 679	- 7,0	- 14,1	21,9	7,7
Guadeloupe	1 637	- 3,2	- 12,1	- 7,0	- 9,2
Martinique	1 508	7,9	0,1	2,2	- 1,6
Cayenne	559	5,9	- 3,9	4,7	20,7
Outre-mer	7 383	- 2,5	- 10,0	8,8	2,3
Ensemble France entière	58 135	- 1,4	- 12,8	14,2	5,3

Champ : France hors Mayotte
Source : SDES

HAUSSE DU TRAFIC DE VÉHICULES PARTICULIERS ET BAISSÉ DU TRANSPORT DE MARCHANDISES EN ROULIERS

En 2024, le trafic total de rouliers augmente (+ 0,4 %) pour atteindre 73,1 Mt, après avoir rebondi en 2023 (+ 4,3 %). Cette progression est tirée par la hausse du trafic de véhicules de particuliers (+ 5,0 %). Ce trafic augmente sur la façade Manche - Mer du nord (+ 7,3 %) pour la troisième année consécutive, après des années 2020 et 2021 fortement impactées par la crise sanitaire et le *Brexit*. En Méditerranée, le trafic de véhicules de particuliers progresse de 3,0 % par rapport à l'année précédente, grâce à une bonne saison touristique 2024 en Corse.

En revanche, les échanges de marchandises transportées en roulier (tare des véhicules comprise) sont quasi stables (- 0,1 %), tout comme le trafic transmanche de marchandises (- 0,1 %) qui concentre la majorité des flux. Le trafic de marchandises en roulier transitant par les ports méditerranéens augmente quant à lui (+ 0,7 %), porté par une bonne dynamique des échanges avec le Maghreb.

E6. Transport aérien de marchandises

En 2024, le fret aérien rebondit en France (+ 4,0 %, après - 1,4 % en 2023). Le transport international aérien de marchandises augmente de 4,5 % par rapport à 2023 et dépasse de nouveau les 2 millions de tonnes. En revanche, le transport intérieur (6 % des échanges en 2024) diminue de 2,6 %, après un rebond en 2023 (+ 3,4 %). Les échanges de la France avec l'Asie dépassent ceux avec l'Europe en 2024.

EN 2024, LE TRANSPORT INTÉRIEUR AÉRIEN DE MARCHANDISES RECULE

En 2024, le transport intérieur aérien de marchandises se contracte (- 2,6 % après + 3,4 % en 2023) et est toujours nettement inférieur à son niveau d'avant la crise sanitaire (- 17,1 % par rapport à 2019). En 2024, le transport aérien intérieur de marchandises s'établit à 131 000 tonnes (figure E6-1).

Le transport domestique reste dominé par les échanges entre Paris et l'outre-mer qui représentent 41 % du trafic domestique. Les échanges entre Paris et la province constituent 29 %, tandis que ceux reliant deux villes de province en représentent 26 % en 2024. L'écart entre les échanges Paris-province et province-province était plus prononcé au début des années 90 (respectivement 63 % et 4 % des échanges en 1991). Cet écart s'est progressivement réduit au fil des ans, principalement en raison du développement des aéroports régionaux et de l'augmentation de leurs capacités. La répartition des échanges s'est stabilisée depuis le milieu de la décennie 2010 (figure E6-2). La part du transport intérieur de marchandises en liaison avec l'outre-mer est de 46 % en 2024, au niveau de sa moyenne des dix dernières années.

Figure E6-1 Transport intérieur aérien de marchandises

Niveau en milliers de tonnes, évolutions en %

	Niveau 2024	Évolutions annuelles			
		2022	2023	2024	2024/2019
Métropole - métropole	71,2	- 19,9	10,0	-5,1	- 15,5
dont liaisons radiales ¹	37,4	- 29,8	17,8	- 5,9	- 26,6
dont liaisons transversales ²	33,8	- 3,1	0,3	10,6	1,3
Métropole - outre-mer	54,2	- 15,6	-4,7	0,0	- 19,8
dont Paris - outre-mer	53,4	- 15,8	-4,7	- 0,9	- 20,1
dont province - outre-mer	0,8	27,0	-1,2	120,9	8,6
Outre-mer - outre-mer	5,6	9,5	6,6	6,1	-10,4
Total relations domestiques	131,0	- 17,3	3,4	- 2,6	- 17,1

¹ Paris – province.

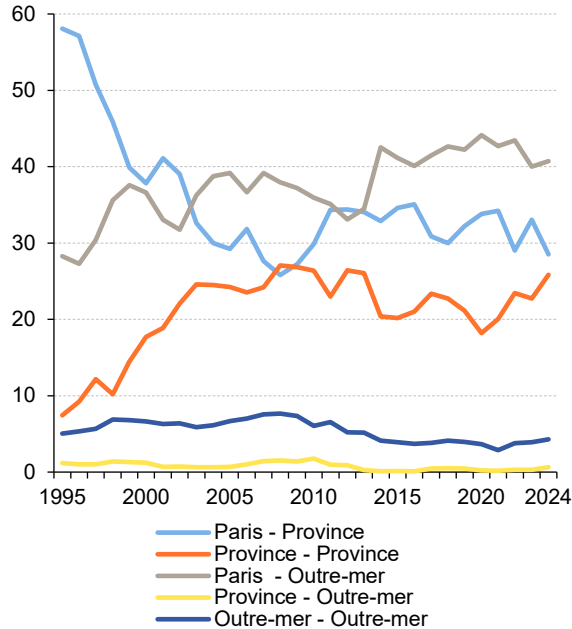
² Province – province.

Champ : France.

Source : DGAC

Figure E6-2 Répartition du transport intérieur aérien de marchandises

En %



Champ : France.

Source : DGAC

partie E : le transport de marchandises

EN 2024, LES ÉCHANGES INTERNATIONAUX REBONDISSENT

Après la forte baisse du transport aérien de marchandises au niveau mondial en 2022 (- 8,0 % du trafic mesuré en tonnes-kilomètres), l'IATA (*Association du transport aérien international*) indique que l'augmentation du fret aérien amorcée en 2023 se poursuit en 2024 (+ 11,3 %), atteignant un niveau record supérieur de 0,6 % au précédent record établi en 2021. La baisse des prix du pétrole et une politique monétaire plus souple ont soutenu l'activité économique et le transport aérien, malgré la persistance des fortes incertitudes géopolitiques et économiques.

Les échanges entre la France et le reste du monde rebondissent en 2024 (+ 4,5 %, après - 1,8 % en 2023). Ils restent toutefois légèrement inférieurs à leur niveau de 2019 (- 0,6 % par rapport à 2019), atteignant 2,073 millions de tonnes transportées en 2024 (*figures E6-3 et E6-4*). Le trafic de fret aérien entre la France et l'Asie augmente de 11,9 % par rapport à 2023. Avec 722,1 milliers de tonnes échangées, cette zone géographique redevient le premier partenaire commercial de la France pour le fret aérien, après avoir été devancée pendant quatre ans par l'Europe (700,8 milliers de tonnes en 2024).

Figure E6-3 **Trafic aérien de marchandises entre la France et les pays étrangers**

Niveau en milliers de tonnes, évolutions en %

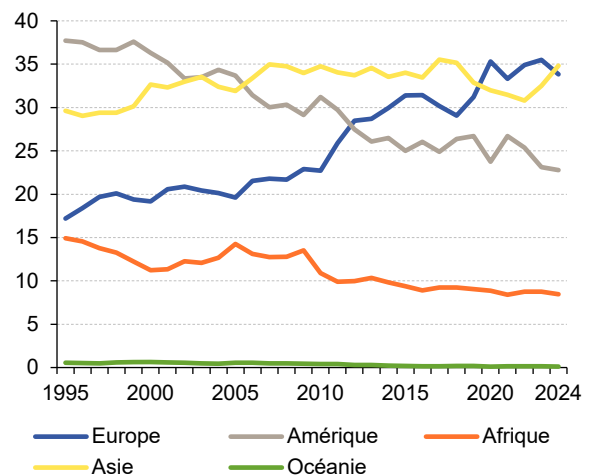
	Niveau 2024	Évolutions annuelles			
		2022	2023	2024	2024/2019
France - Europe	700,8	0,7	-0,1	-0,5	7,7
France - Amérique	472,2	- 8,6	- 10,6	3,0	- 15,2
France - Afrique	175,1	0,1	- 1,9	1,0	-7,3
France - Asie	722,1	- 5,9	3,7	11,9	5,3
France - Océanie	2,4	15,2	- 15,2	- 13,8	- 34,7
Total relations France / pays étrangers	2 072,6	- 3,9	- 1,8	4,5	- 0,6

Champ : France.

Source : DGAC

Figure E6-4 **Répartition du trafic aérien de marchandises entre la France et les pays étrangers par continent**

En %



Champ : France.

Source : DGAC

L'AÉROPORT DE PARIS CHARLES-DE-GAULLE CONCENTRE 80 % DU TRAFIC DE FRET

En 2024, le transport de marchandises est toujours largement concentré à l'aéroport de Paris Charles-de-Gaulle (80,4 % du trafic total de fret aérien), tandis que celui de Paris Orly en assure 2,8 %. Les deux premiers aéroports de province pour le fret, Bâle-Mulhouse et Marseille, représentent chacun 2,5 % du trafic de fret aérien en 2024, suivis par Lyon Saint-Exupéry (2,3 %) et Toulouse-Blagnac (1,9 %). L'ensemble des aéroports d'outre-mer représentent quant à eux 3,3 % du tonnage en 2024.

E7. Entrepôts et plateformes logistiques

Avertissement

La description du parc d'entrepôts et de plateformes logistiques est réalisée à partir du répertoire des entrepôts et des plateformes logistiques 2024. Seuls les bâtiments couverts de 10 000 m² ou plus y figurent. La méthode de collecte et de mise à jour des données a été totalement revue en 2023, en mobilisant des données d'origine administrative et privée, à la place de l'enquête existante. Ainsi, aucune comparaison n'est possible avec les données diffusées avant 2023.

Au 31 décembre 2024, la France métropolitaine dispose de 93 millions de m² d'entrepôts ou plateformes logistiques (EPL) de 10 000 m² ou plus, en hausse de 2,3 % par rapport à l'année précédente. La moitié des EPL sont exploités par des entreprises ou des groupes spécialisés dans le commerce ou l'entreposage. Implantés en périphérie des principales métropoles et le long d'axes drainant l'activité logistique, les EPL de 10 000 m² ou plus sont concentrés dans la moitié nord de la France et sur l'axe Lyon-Marseille.

UNE HAUSSE DE L'ENTREPOSAGE PORTÉE PAR LA CONSTRUCTION DE TRÈS GRANDS EPL

Au 31 décembre 2024, la France métropolitaine compte 3 900 EPL de 10 000 m² ou plus, totalisant une superficie de 93 millions de m². La surface d'entreposage est en hausse de 2,3 % par rapport à fin 2023. Les entrepôts livrés en 2024 sont souvent très grands : 28 % d'entre eux ont une superficie de 40 000 m² ou plus, représentant 57 % de la surface des EPL de 10 000 m² ou plus nouvellement construits.

Fin 2024, 35 % des EPL de 10 000 m² ou plus sont exploités par des entreprises ou des groupes du secteur du transport et de la logistique. Les autres EPL sont exploités par des entreprises ou groupes dont l'activité logistique n'est pas le cœur de métier : 39 % sont dans le secteur du commerce et 18 % sont des industriels (*figure E7-1*). La taille moyenne d'un EPL varie avec le type d'activité de l'entreprise ou du groupe qui exploite ce dernier. Ainsi, les entreprises spécialisées dans le commerce de détail ou l'entreposage exploitent en moyenne des entrepôts plus grands (respectivement 31 000 m² et 33 000 m²).

Figure E7-1 Les entrepôts et plateformes logistiques de 10 000m² ou plus en 2024 par secteur d'activité de l'entreprise ou groupe exploitant
Répartition en %, surface en m²

	Répartition des EPL	Surface moyenne
Entreposage	10,7	32 911
Transport et autres activités logistiques	24,6	21 083
Ensemble entreposage et transport	35,3	24 666
Industrie	17,6	20 835
Commerce de gros	27,8	23 225
Commerce de détail ou automobile	11,2	31 315
Autres	8,1	18 862
Total	100,0	23 931

Données provisoires.
Champ : EPL de 10 000 m² ou plus, dont le secteur d'activité de l'entreprise ou du groupe exploitant est connu, hors EPL vacants, France métropolitaine.
Source : SDES ; répertoire des entrepôts et plateformes logistiques 2024 ; Lifi 2023

UNE CONCENTRATION DES ENTREPOTS DANS LE NORD DE LA FRANCE ET SUR L'AXE DU RHÔNE

Les EPL de 10 000 m² ou plus sont principalement implantés autour de Lille, Paris, Lyon et Marseille. La région Hauts-de-France concentre la plus grande surface de ces grands entrepôts (17,2 millions de m²), suivie de l'Île-de-France (17,1 millions) et de la région Auvergne-Rhône-Alpes (11,5 millions) - (figure E7-2). La région Grand Est se caractérise aussi par une surface élevée d'entrepôts (8,9 millions), avec une part importante d'entrepôts le long de la frontière allemande (figure E7-3). À l'inverse, la région Bretagne est peu dotée en entrepôts (2,8 millions de m²). La Corse ne compte aucun entrepôt de 10 000 m² ou plus.

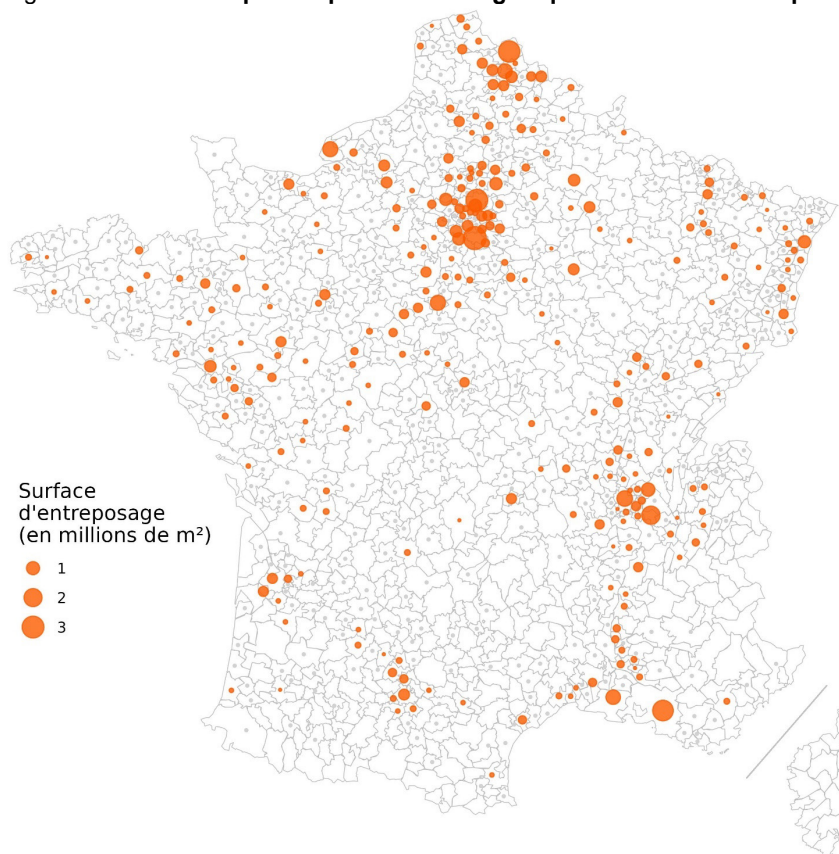
Rapporté à la superficie du territoire, l'Île-de-France est la région où la densité d'entreposage est la plus forte, tandis que les régions Nouvelle-Aquitaine et Occitanie ont les densités les plus faibles. Sur un an, les régions Centre-Val de Loire, Pays de la Loire et Normandie se caractérisent par une forte hausse de la surface d'entreposage (respectivement + 5,6 %, + 4,6 % et + 4,2 %).

Figure E7-2 Les entrepôts et plateformes logistiques de 10 000 m² par région de localisation
Surface en millions de m², densité en m² / km², évolution en %

	2024			Évolution de la surface totale 2024 / 2023
	Nombre d'EPL	Surface totale	Densité d'entreposage	
Auvergne-Rhône-Alpes	507	11,5	162	2,6
Bourgogne-Franche-Comté	172	4,1	86	3,1
Bretagne	134	2,8	101	3,7
Centre-Val de Loire	267	6,9	175	5,6
Corse	0	0	0	-
Grand Est	411	8,9	155	0,5
Hauts-de-France	643	17,2	538	2,0
Île-de-France	690	17,1	1419	1,1
Normandie	217	4,9	162	4,2
Nouvelle-Aquitaine	218	4,6	54	2,0
Occitanie	180	4,3	59	1,3
Pays de la Loire	231	4,9	152	4,6
Provence-Alpes-Côte d'Azur	207	5,6	175	2,2
France métropolitaine	3 877	92,8	172	2,3

Données provisoires.
Champ : EPL de 10 000 m² ou plus, France métropolitaine.
Source : SDES ; Répertoire des entrepôts et plateformes logistiques 2024

Figure E7-3 Les entrepôts et plateformes logistiques de 10 000 m² ou plus en 2024 par intercommunalité



Données provisoires.

Note : les intercommunalités (ou établissements publics de coopération intercommunale) avec un point gris sont soumis au secret statistique, les données ne sont pas disponibles.

Champ : EPL de 10 000 m² ou plus, France métropolitaine

Source : SDES – Répertoire des entrepôts et plateformes logistiques 2024

partie F

Le transport de voyageurs

— En 2024, le transport intérieur de voyageurs augmente légèrement : 1 048 milliards de voyageurs-kilomètres ont été réalisés, soit 1,1 % de plus qu'en 2023. Les transports par véhicules particuliers se stabilisent (+ 0,3 %) après une légère baisse l'année dernière (- 1,5 %), et dominent toujours largement le transport intérieur de voyageurs (82 %).

Le transport collectif poursuit sa reprise en 2024 (+ 5,0 %) et dépasse son niveau de 2019 (+ 3,6 % par rapport à 2019). La reprise du transport collectif urbain est plus forte en province (+ 8,9 %) qu'en Île-de-France (+ 5,9 %). Le transport ferroviaire atteint un niveau inégalé en 2024 (+ 14,5 % par rapport à 2019). Le transport intérieur aérien diminue de nouveau (- 4,7 % par rapport à 2023) tandis que le trafic maritime, mesuré en nombre de passagers, poursuit sa hausse (+ 2,5 % par rapport à 2023).

En 2024, parmi les personnes se rendant sur leur lieu de travail, plus de 4 % y vont principalement à vélo ; cette part ne cesse d'augmenter.

La qualité de service, en l'absence de mouvements sociaux majeurs, s'améliore en 2024 pour la quasi-totalité des transports.



F1. Synthèse : le transport intérieur de voyageurs

En 2024, le transport intérieur de voyageurs augmente légèrement (+ 1,1 %), et se rapproche de son niveau d'avant-crise (- 2,8 % par rapport à 2019). La hausse concerne l'ensemble des modes, sauf le transport occasionnel en autocars étrangers (- 3,1 %). Elle est en particulier portée par les autocars « Macron »/SLO (+ 11,2 %) et les trains sous convention des conseils régionaux (+ 11,9 %). Le transport aérien intérieur diminue de nouveau (- 4,7 %), après une baisse de 2 % entre 2022 et 2023.

L'activité totale du transport de voyageurs représente 1 048,3 milliards de voyageurs-kilomètres en 2024. Le transport intérieur de voyageurs est toujours largement dominé par le transport individuel en véhicules particuliers (82 %) - (figure F1-1). Sa part diminue cependant de 0,7 point en 2024 par rapport à 2023, principalement au bénéfice des transports ferrés (+ 0,5 point par rapport à 2023). Les transports ferrés représentent ainsi 12 % des voyageurs-kilomètres en 2024. La part des transports collectifs routiers atteint 5 %. La part du transport aérien dans le transport intérieur de voyageurs reste marginale (1 %). Ces parts modales ne prennent pas en compte le transport maritime ni les modes dits « actifs » (les déplacements à vélo et la marche).

Figure F1-1 Transport intérieur de voyageurs par mode en 2024

Parts modales en % des voyageurs-kilomètres

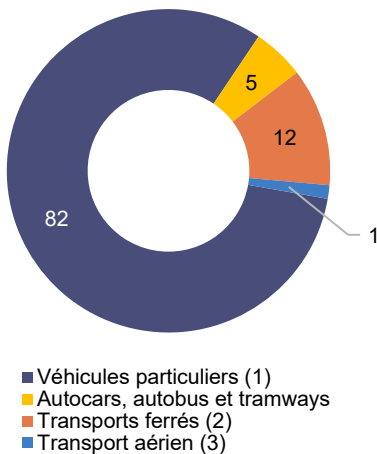
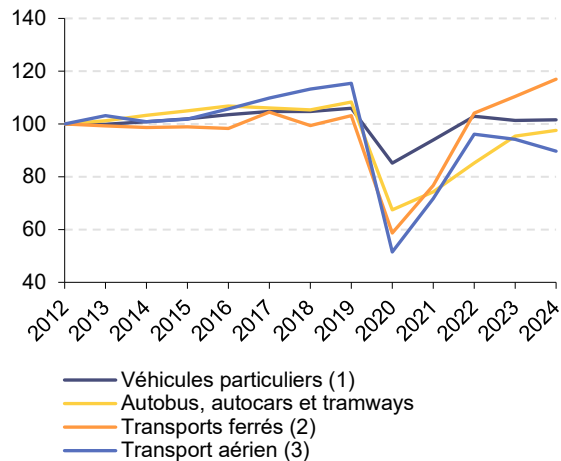


Figure F1-2 Évolution du transport intérieur de voyageurs par mode

En indice base 100 en 2012 (en voyageurs-kilomètres)



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

² Trains, RER et métros.

³ Vols intérieurs à la métropole uniquement.

Champ : France métropolitaine.

Sources : SDES, d'après le bilan de la circulation ; ART ; ensemble des opérateurs ferroviaires ; Île-de-France Mobilités-Omnil ; enquête annuelle sur les transports collectifs urbains (Gart, UTPF, anciennement aussi DGITM, Cerema, et CGDD) - (estimations SDES pour 2024) ; UTPF

LÉGER REBOND POUR LE TRANSPORT INDIVIDUEL, APRÈS UNE BAISSE PONCTUELLE

Le nombre de voyageurs-kilomètres réalisés en véhicules particuliers (y compris étrangers) s'établit à 855,7 milliards en 2024 (figure F1-3). Il est en très légère hausse (+ 0,3 %) par rapport à 2023 mais ne retrouve toujours pas son niveau d'avant-crise : - 4,1 % par rapport à 2019 (figure F1-2).

partie F : le transport de voyageurs

LE TRANSPORT COLLECTIF ACHÈVE SA REPRISE POST-COVID-19

Le transport collectif augmente de 5,0 %, en nombre de voyageurs-kilomètres par rapport à 2023 et dépasse son niveau d'avant-crise (+ 3,6 % par rapport à 2019).

Les 123,9 milliards de voyageurs-kilomètres effectués en transports ferrés représentent 64 % du transport collectif. En 2024, le transport ferroviaire reste le premier mode de transport collectif pour les déplacements et atteint 113,3 milliards (+ 5,9 % par rapport à 2023 et + 14,5 % par rapport à 2019). Cette hausse est portée par tous les types de trains : TER (+ 11,9 % par rapport à 2023), trains interurbains (+ 9,0 %), trains et RER en Île-de-France (+ 8,0 %) et trains à grande vitesse (+ 3,3 %).

Avec 54,4 milliards de voyageurs-kilomètres, les transports collectifs routiers (autocars, autobus et tramways) représentent 28 % du transport collectif intérieur en 2024 et augmentent de 2,4 % sur un an. Le transport en autocars est en légère hausse de 1,1 % en 2024 mais reste inférieur à son niveau d'avant-crise (- 12,0 % par rapport à 2019). Alors que le transport interurbain régulier librement organisé (dits autocars « Macron ») continue sa forte progression (+11,2 % par rapport à 2023, et 11,8 % par rapport à 2019), les autres modes de transport par autocars (transport régulier public, transport occasionnel, transport scolaire) connaissent un trafic stable (+ 0,0 % par rapport à 2023, et - 14,1 % par rapport à 2019).

Figure F1-3 Transports intérieurs de voyageurs
Niveau en milliards de voyageurs-kilomètres, évolutions en %

	Niveau 2024	Évolutions annuelles			
		2022	2023	2024	2024/2019
Transport individuel en véhicules particuliers	855,7	9,5	- 1,5	0,3	- 4,1
Transports collectifs	192,5	29,0	7,1	5,0	3,6
Transports routiers	54,4	14,7	11,9	2,3	- 9,9
Autocars ¹	40,0	16,0	15,2	1,1	- 12,0
dont autocars « Macron »	4,2	96,3	18,2	11,2	11,8
Autobus et tramways	14,4	11,3	3,3	5,9	- 3,6
Île-de-France	5,8	7,3	- 0,2	1,1	- 15,2
Hors Île-de-France ²	8,5	14,7	6,0	9,4	6,4
Transports ferrés	123,9	35,7	6,1	5,9	13,3
Transport ferroviaire	113,3	36,0	6,1	5,9	14,5
Trains à grande vitesse	66,7	41,0	5,2	3,3	13,2
Trains interurbains (dont « TET ») ³	4,2	19,5	3,6	9,0	- 20,1
Trains sous convention des conseils régionaux ⁴	23,2	32,3	9,1	11,9	52,2
Trains et RER d'Île-de-France	19,2	27,5	6,2	8,0	- 1,6
Métros	10,6	32,2	6,7	5,3	2,4
Île-de-France	7,9	35,3	5,4	4,5	1,1
Hors Île-de-France ²	2,8	23,3	11,0	7,4	6,4
Transports aériens ⁵	12,6	34,0	- 2,0	- 4,7	- 22,2
Ensemble	1046,7	12,3	- 0,1	1,1	- 2,9

¹ Transport occasionnel, régulier (dont autocars SNCF), scolaire et de personnel.
² Le niveau de 2024 est estimé par le SDES à partir des indicateurs de conjoncture de l'UTPF.
³ Sous convention avec l'État et non conventionnés (hors trains à grande vitesse).
⁴ Trains sous convention des conseils régionaux (hors Île-de-France et Corse). Y compris les « express d'intérêt régional ».
⁵ Vols intérieurs à la métropole uniquement.
Champ : France métropolitaine.
Sources : SDES, d'après le bilan de la circulation ; ART ; SNCF ; Île-de-France Mobilités-Omnil ; enquête annuelle sur les transports collectifs urbains (DGITM, Cerema, Gart, UTPF, CGDD) - (estimations SDES pour 2024) ; UTPF ; DGAC

LE TRANSPORT COLLECTIF URBAIN S'ACCÉLÈRE

Le transport collectif urbain (TCU) regroupe les autobus, les tramways, les métros et, en Île-de-France s'y ajoutent les trains et RER¹. En 2024, il croît de 6,6 % en voyageurs-kilomètres (figure F1-5) et se rapproche de son niveau d'avant la crise sanitaire (- 1,3 % par rapport à 2019). Cette reprise est plus forte en province (+ 8,9 %) qu'en Île-de-France (+ 5,9 %) où le niveau d'avant-crise n'est pas encore atteint (- 3,7 %).

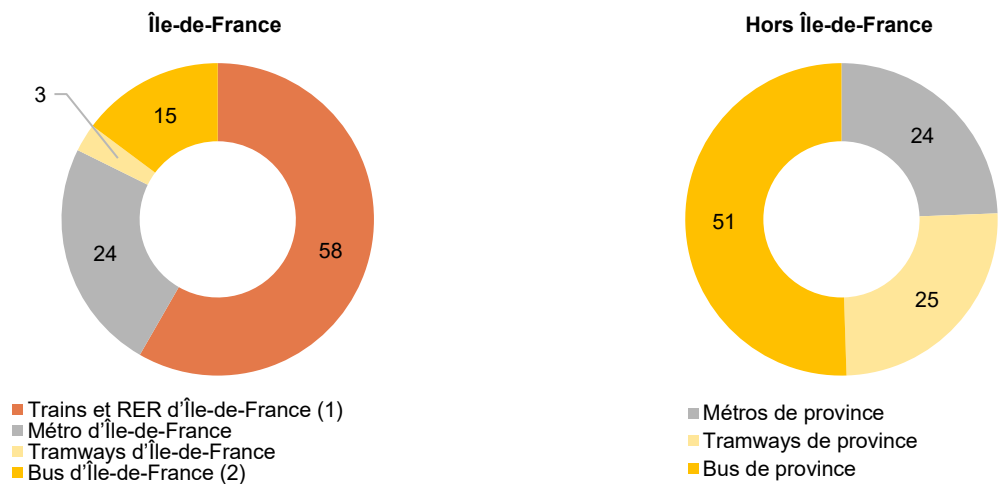
¹ Compte tenu de cette spécificité, les TCU d'Île-de-France sont difficilement comparables à ceux de province.

partie F : le transport de voyageurs

Parmi les 44,2 milliards de voyageurs-kilomètres réalisés en TCU, 74 % l'ont été en Île-de-France et 26 % en province. Sur le territoire francilien, les parts des métros, trains et RER et des tramways avoisinent leur niveau d'avant-crise, tandis que la part des autobus, probablement pénalisée par une pénurie de conducteurs, baisse de plus de 2 points. En Île-de-France, les trains et RER constituent le trafic de voyageurs le plus important (58 %) - (figure F1-4), tandis qu'en province, les modes de transport collectif urbain privilégiés sont plus largement les modes de surface (bus, tramways, RER et Transilien - 76 %).

Figure F1-4 Répartition des réseaux de transport collectif urbain en 2024

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).

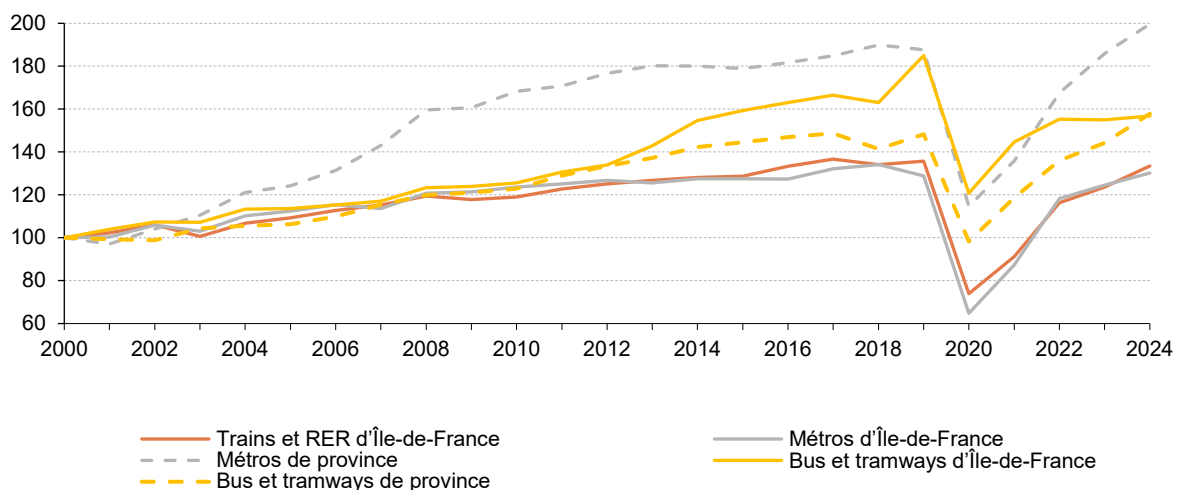
Source : Île-de-France Mobilités, calculs SDES

Champ : France métropolitaine.

Source : calculs SDES, à partir des indicateurs de conjoncture de l'UTPF et de l'enquête annuelle sur les transports collectifs urbains (DGITM, Cerema, Gart, UTPF, CGDD) - (estimations SDES pour 2024)

Figure F1-5 Indices d'évolution des modes de transport collectif urbain

En indice base 100 en 2000



Champ : France métropolitaine.

Sources : SDES, d'après Île-de-France Mobilités-Omnil, enquête annuelle sur les transports collectifs urbains (DGITM, Cerema, Gart, UTPF, CGDD) - (estimations SDES pour 2024) ; UTPF ; DGAC

partie F : le transport de voyageurs

LE TRANSPORT AÉRIEN RALENTIT À L'INTÉRIEUR ET DÉPASSE SON NIVEAU DE 2019 À L'INTERNATIONAL

En 2024, le transport intérieur aérien (vols intérieurs à la métropole) est en baisse : - 4,7 % de voyageurs-kilomètres par rapport à 2023. En métropole, la fréquentation des liaisons « transversales », comme celle des liaisons « radiales » (de ou vers Paris) diminue (- 5,1 % par rapport à 2023 en nombre de passagers). À l'inverse, le nombre de passagers entre la métropole et l'international augmente de 6,9 % et dépasse son niveau d'avant-crise (+ 3,9 % par rapport à 2019) tandis que le trafic entre la métropole et les outre-mer progresse plus légèrement (+ 0,7 %) et avoisine son niveau de 2019 (+ 0,3 % par rapport à 2019).

LE TRANSPORT MARITIME CONTINUE DE PROGRESSER

Avec plus de 27,1 millions de passagers en 2024 dans les principaux ports maritimes de voyageurs français, le trafic de passagers augmente de nouveau (+ 2,5 %, après + 20,0 % en 2023 et + 77,0 % en 2022) et se rapproche du niveau d'avant la crise sanitaire (- 1,6 % par rapport à 2019). Il augmente notamment dans les ports de Manche et de mer du Nord (+ 6,3 %), mais stagne en Méditerranée (- 0,6 %) et dans les outre-mer (+ 0,8 %) (figure F1-6).

Quasiment inexistant en 2020 et 2021, le trafic de passagers croisiéristes reprend au printemps 2022 et bénéficie de la réouverture à partir d'octobre 2022 des ports d'outre-mer à la croisière. Dans ces départements d'outre-mer, le nombre de croisiéristes en 2024 (près de 768 000) augmente de 5,8 % par rapport à 2023, après avoir été multiplié par cinq entre 2022 et 2023. Avec 5,9 millions de passagers croisiéristes sur l'ensemble de l'année dans les principaux ports français, le trafic des croisières augmente de 11,4 % par rapport à 2023 et se situe 26,1 % au-dessus de son niveau de 2019.

Avec 21,6 millions de passagers en 2024, le trafic hors croisiéristes représente 79 % du total du trafic maritime de voyageurs. Il stagne en 2024 (+ 0,3 %), après + 12,7 % en 2023 et + 59,9 % en 2022. Le trafic hors croisiéristes transmanche augmente en 2024 (+ 5,5 %). Il est essentiellement constitué des échanges avec le Royaume-Uni (93 % en 2024) et plus des trois quarts le sont avec le port de Douvres. En revanche, le trafic hors croisières méditerranéen diminue de 5,8 % par rapport à 2023, mais après avoir rebondi plus tôt que le trafic sur la Manche et la mer du Nord.

Figure F1-6 **Transport maritime : passagers débarqués dans les principaux ports français**
Niveau en milliers de passagers, évolutions en %

	Niveau 2024 ^P			Évolution annuelle 2024/2023		
	Hors croisières	Croisières	Ensemble	Hors croisières	Croisières	Ensemble
Métropole	20 612	5 086	25 888	0,5	12,3	2,6
Mer du Nord et Manche	12 200	718	12 918	5,5	22,5	6,3
Méditerranée	8 112	4 368	12 480	-5,8	10,8	-0,6
Outre-mer	981	768	1 750	-2,8	5,8	0,8
Ensemble des ports français	21 593	6 045	27 638	0,3	11,0	2,5

Source : SDES

LA QUALITÉ DE SERVICE TEND À S'AMÉLIORER

En 2024, en l'absence de mouvements sociaux majeurs, la qualité de service s'améliore pour la quasi-totalité des transports : la régularité et la ponctualité des trains sont en légère hausse, les retards des vols aériens diminuent et les réseaux de surface de l'Île-de-France sont davantage ponctuels. En revanche, la qualité des services des autocars SLO se dégrade avec plus de retards et d'annulations.

F2. Transport collectif urbain

Avec 44,2 milliards de voyageurs-kilomètres en 2024, le transport collectif urbain représente 23 % du transport collectif. Il augmente de 6,6 % par rapport à 2023 mais reste légèrement en deçà de son niveau d'avant crise (- 1,3 % par rapport à 2019). La poursuite de la reprise du trafic est plus forte sur les réseaux de province (+ 8,9 % par rapport à 2023) que sur ceux d'Île-de-France (+ 5,9 %).

LE TRAFIC EN ÎLE-DE-FRANCE SE RAPPROCHE DU NIVEAU D'AVANT-CRISE

En 2024, 32,9 milliards de voyageurs-kilomètres ont été réalisés en Île-de-France, soit une hausse de 5,9 % par rapport à 2023 (figure F2-1). Le trafic des métros mesuré en voyageurs-kilomètres augmente de 4,5 % et celui des trains et RER de 8,0 % tandis que le trafic du tramway se stabilise (+ 0,2 %). Le transport par bus augmente légèrement (+ 1,3 %) avec une évolution du trafic plus importante en petite couronne (+ 4,3 %) et à Paris (+ 1,8 %).

En 2024, la part des voyageurs-kilomètres transportés en Île-de-France par les différents réseaux souterrains et de surface est relativement stable : elle s'établit à 82 % pour les modes ferrés (58 % en trains et RER, 24 % en métros), 3 % pour les tramways et 15 % pour les bus.

Figure F2-1 Évolution du transport collectif urbain
Niveau en millions de voyageurs-kilomètres ; évolutions en %

	Niveau 2024	Évolutions annuelles			
		2022	2023	2024	2024 / 2019
Île-de-France	32 865	24,7	4,8	5,9	- 3,7
Modes ferrés	27 049	29,7	6,0	7,0	- 0,9
Trains et RER ¹	19 162	27,5	6,2	8,0	- 1,6
Métro	7 887	35,3	5,4	4,5	1,1
Tramways ²	953	18,7	7,2	0,2	- 5,1
Autobus	4 863	5,5	- 1,6	1,3	- 17,0
Paris	503	0,8	- 3,7	1,8	- 28,0
Petite couronne	1 633	2,0	2,3	4,3	- 16,0
Grande couronne ³	2 652	7,4	- 2,5	0,0	- 14,5
Noctiliens ⁴	74	39,7	- 22,1	- 14,1	- 34,3
Province ⁽⁵⁾	11 294	16,6	7,2	8,9	6,4
Métros	2 754	23,3	11,0	7,4	6,4
Tramways et autobus	8 540	14,7	6,0	9,4	6,4
Ensemble TCU	44 159	22,6	5,4	6,6	- 1,3

¹ Y compris RER exploités par la RATP et les lignes T4 et T11 Express du tramway.
² Données comprenant depuis 2014 uniquement les tramways RATP.
³ Donnée 2023, car la donnée de 2024 n'est pas encore disponible.
⁴ Noctiliens RATP et SNCF.
⁵ Le niveau de 2024 est estimé par le SDES à partir des indicateurs de conjoncture de l'UTPF.
Sources : SDES, d'après Île-de-France Mobilités (Omnil, RATP, SNCF) ; enquêtes annuelles transport collectif urbain (DGITM, Cerema, Gart, UTPF, CGDD) ; UTPF

partie F : le transport de voyageurs

HAUSSE DU TRAFIC EN PROVINCE

En 2024, le transport collectif urbain de province progresse de nouveau (+ 8,9 %) et dépasse son niveau d'avant-crise (+ 6,4 % par rapport à 2019). Le trafic augmente aussi bien pour le transport par métro (+ 7,4 %) que pour le transport par tramway ou bus (+ 9,4 %).

UNE OFFRE KILOMÉTRIQUE CONTRASTÉE EN PROVINCE

Parmi les 309 ressorts territoriaux (zones de compétence pour l'organisation des services de transport) des autorités organisatrices de la mobilité (RTAOM) de France métropolitaine, 205 d'entre eux desservent plus de 50 000 habitants avec une offre kilométrique de 25 véhicules-kilomètres/habitant (veh-km/hab) en moyenne en 2024².

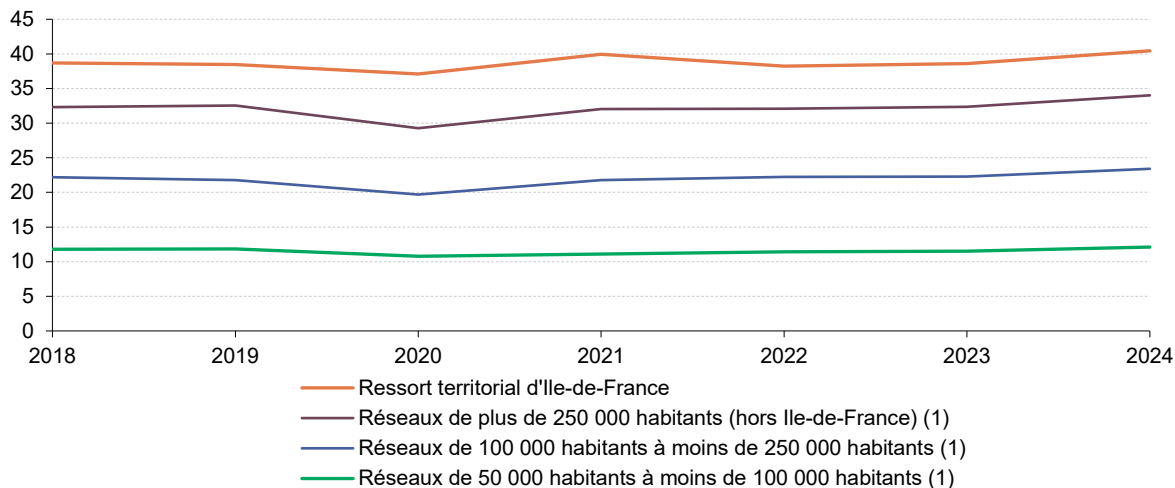
L'offre kilométrique est d'autant plus élevée que les ressorts territoriaux sont peuplés : 12 veh-km/hab dans les 105 RTAOM desservant de 50 000 à moins de 100 000 habitants ; 23 veh-km/hab dans les 69 RTAOM desservant de 100 000 à moins de 250 000 habitants ; 34 veh-km/hab dans les 31 RTAOM desservant plus de 250 000 habitants.

L'OFFRE KILOMÉTRIQUE EN ÎLE-DE-FRANCE AUGMENTE LÉGÈREMENT

Aux 205 ressorts territoriaux de province desservant plus de 50 000 habitants s'ajoute le ressort territorial d'Île-de-France qui correspond à la région administrative. Compte tenu de ses spécificités, l'offre de TCU en Île-de-France est difficilement comparable à celle de province. L'Île-de-France se distingue en effet par la diversification des modes de transport, puisqu'y circulent en zone urbaine des réseaux ferrés lourds, tels que les RER et les Transilien. De ce fait, l'offre kilométrique y est beaucoup plus élevée. En 2024, l'offre kilométrique en Île-de-France augmente de 4,7 % par rapport à l'année 2023 et atteint 40 véhicules-kilomètres par habitant.

Figure F2-2 Évolution de l'offre kilométrique de transport collectif urbain

Offre kilométrique annuelle, selon la taille des réseaux (en véhicules-kilomètres par habitant)



¹ Le niveau de 2024 est estimé par le SDES à partir des indicateurs de conjoncture de l'UTPF.

Sources : SDES, d'après Île-de-France Mobilités (Omnif, RATP, SNCF) ; enquêtes annuelles transport collectif urbain (DGITM, Cerema, Gart, UTPF, CGDD)

² Le niveau de 2024 est estimé par le SDES à partir des derniers indicateurs de conjoncture de l'UTPF de l'année courante.

F3. Transport ferroviaire de voyageurs

Avec 113,3 milliards de voyageurs-kilomètres transportés en 2024, le transport ferroviaire de voyageurs, hors navettes Eurotunnel, représente 58,8 % du transport collectif. Après une très forte hausse à la suite de la sortie de la crise de la Covid-19 et une augmentation de 6,1 % en 2023, le trafic augmente de nouveau de 5,9 % en 2024 pour atteindre un niveau record.

LE TRAFIC FERROVIAIRE POURSUIT SON ESSOR EN 2024

Après les années 2020 et 2021 marquées par la crise de la Covid-19, le trafic ferroviaire connaît une reprise significative à partir du deuxième trimestre 2022. En 2024, il augmente de 5,9 % par rapport à 2023 (+ 52,8 % par rapport à 2021) et atteint un niveau historique avec 113,3 milliards de voyageurs-kilomètres transportés. Contrairement à 2022 et 2023, l'année 2024 n'a pas connu de mouvement social d'ampleur. Seul le trafic international a été restreint par l'éboulement en Maurienne qui a coupé depuis fin août 2023 la liaison ferroviaire à grande vitesse entre la France et l'Italie. Sur longue période, le trafic ferroviaire de voyageurs a augmenté de plus de 14,5 % entre 2019 et 2024, au rythme moyen de 2,7 % par an, après une relative stabilité entre 2008 et 2019 autour de 95 milliards de voyageurs-kilomètres (*figures F3-1 et F3-2*).

LE TRANSPORT EN TRAIN À GRANDE VITESSE CONTINUE À PROGRESSER

Le trafic de voyageurs sur les trains à grande vitesse (TAGV) représente 59 % du transport ferroviaire de voyageurs en 2024 et augmente de 3,3 % par rapport à 2023. Il atteint un niveau record pour la troisième année de suite : entre 2019 et 2024, le nombre de voyageurs-kilomètres transportés en TAGV a augmenté en moyenne de 2,5 % par an. Cette augmentation moyenne sur cinq ans est due notamment au développement des offres à bas coût par la SNCF.

APRÈS LES TRANSFERTS AUX RÉGIONS, LE TRAFIC DES TRAINS INTERURBAINS REPART À LA HAUSSE

Le transport sur les lignes de trains interurbains hors trains à grande vitesse comprend principalement les trains d'équilibre du territoire (TET), sous convention avec l'État. Entre 2017 et 2020, une quinzaine de lignes TET³ sont passées sous l'autorité de régions, leur trafic étant alors décompté avec celui des trains express régionaux (TER) : entre 2019 et 2024, la baisse apparente du trafic de trains interurbains, de 4,4 % en moyenne par an, est principalement liée à ce transfert. Après deux années de stabilisation, le trafic des trains interurbains hors TAGV augmente en 2024 (+ 9,0 %) et représente 4 % du trafic. Les Jeux olympiques et paralympiques de Paris ont notamment tiré ce trafic vers le haut à l'été 2024. Le Pass Rail – abonnement estival pour les 16-27 ans, non reconduit en 2025 – a aussi pu contribuer à la hausse sur certaines lignes Intercités (hors trains à réservations obligatoires). L'État a envisagé de redynamiser le développement des lignes TET, notamment avec le retour d'un réseau important de trains de nuit. En décembre 2023, deux nouvelles lignes de trains de nuit ont ouvert : Paris-Aurillac, après 20 ans de fermeture, et Paris-Berlin. Cela porte à cinq lignes nationales et une internationale le nombre de lignes de nuit au 1^{er} janvier 2024. À cette date, l'État est l'autorité organisatrice de 13 lignes TET.

LE TRANSPORT EN TER EST EN FORTE AUGMENTATION EN 2024 POUR UN NIVEAU RECORD

Le transport en trains sous convention des conseils régionaux répond principalement aux usages du quotidien, comme les déplacements domicile-travail. En 2024, le trafic en TER augmente de 11,9 % et dépasse de 52,2 % son niveau de 2019, avant le début de la crise sanitaire. Ce trafic a notamment bénéficié du Pass Rail et des Jeux olympiques et paralympiques de Paris durant l'été. Il représente ainsi 21 % du trafic en 2024. Sur cinq ans, le trafic augmente de 8,8 % par an en moyenne, notamment sous l'effet du transfert de lignes TET sous l'autorité des régions.

³ www.ecologie.gouv.fr/trains-dequilibre-du-territoire-tet.

partie F : le transport de voyageurs

LE TRAFIC FRANCILIEN DES TRAINS RETROUVE UN NIVEAU COMPARABLE À L'AVANT CRISE SANITAIRE

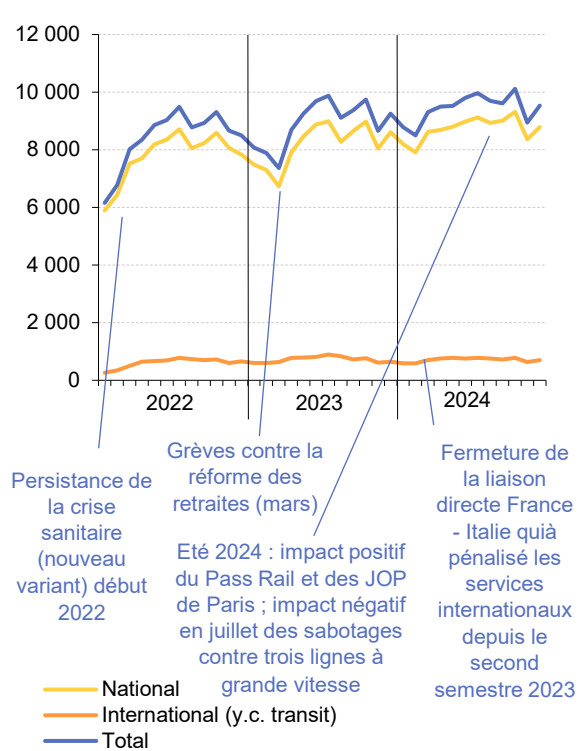
En 2024, le trafic des trains et RER d'Île-de-France augmente de 8,0 % et retrouve quasiment son niveau d'avant la crise sanitaire (- 1,6 % par rapport à 2019). Il bénéficie notamment des Jeux olympiques et paralympiques durant l'été. Avec 19,2 milliards de voyageurs-kilomètres transportés, sa part représente 17 % du transport ferroviaire de voyageurs en 2024, contre environ 20 % sur la période 2014-2019 où le télétravail était moins développé. Sur cinq ans, le trafic des trains et RER d'Île-de-France baisse de 0,3 % en moyenne par an.

Figure F3-1 Transport ferroviaire de voyageurs
Niveau en millions de voyageurs-kilomètres, évolutions en %

	Niveau	Évolutions annuelles			Évolution annuelle moyenne
	2024	2022	2023	2024	2019/2024
Trains à grande vitesse ¹	66 690	41,0	5,2	3,3	2,5
Trains interurbains (dont « TET ») ^{1, 2}	4 222	19,5	3,6	9,0	- 4,4
Trains sous convention des conseils régionaux (dont « TER ») ³	23 222	32,3	9,1	11,9	8,8
Total hors RER et trains sous convention Île-de-France Mobilités	94 134	37,9	6,0	5,5	3,4
Trains et RER d'Île-de-France ⁴	19 162	27,5	6,2	8,0	-0,3
Total	113 296	36,0	6,1	5,9	2,7

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



Source : SDES, d'après l'ensemble des opérateurs ferroviaires et Île-de-France Mobilités-Omnil

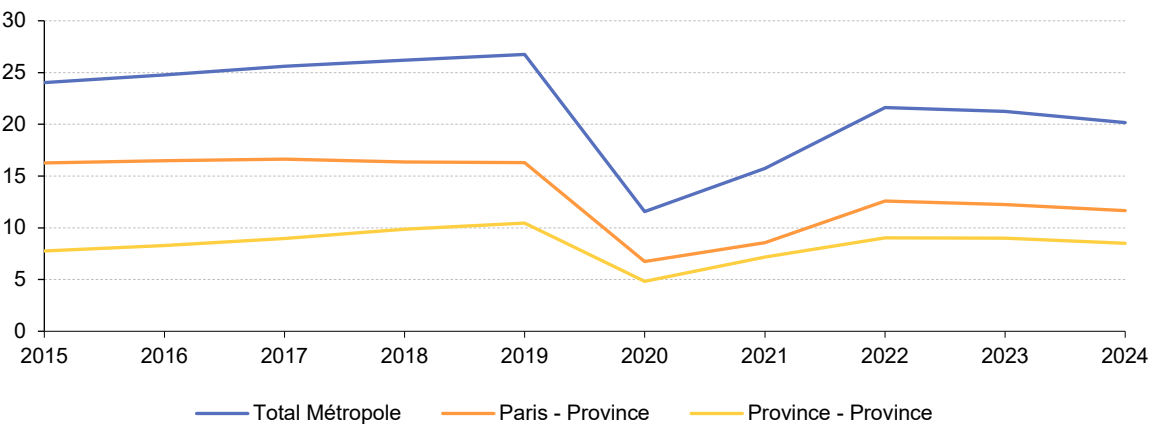
F4. Transport aérien de voyageurs

En 2024, le transport aérien de passagers, toutes liaisons confondues, continue de progresser (+ 4,9% en nombre de passagers transportés) mais reste encore un peu en deçà du niveau observé avant la crise sanitaire (- 0,9 % par rapport à 2019). Cette croissance est quasi-exclusivement portée par le trafic entre la métropole et l'international, qui s'accroît de 6,9 % en 2024 et dépasse son niveau d'avant-crise (+ 3,9 % par rapport à 2019). Le nombre de passagers sur les vols intra-métropole est, à l'inverse, en recul par rapport à 2023 (- 5,1 %), pour la seconde année consécutive. La fréquentation des aéroports en France augmente encore de 3,6 % (+ 4,0 % en métropole mais - 2,5 % en outre-mer).

EN MÉTROPOLE, LE TRAFIC AÉRIEN EST EN REPLI

En 2024, le nombre de passagers sur les vols intra-métropole se replie pour la deuxième année consécutive : - 5,1%, avec 20,2 millions de passagers, après - 1,7 % en 2023 - (figure F4-1). Après la forte baisse du trafic pendant la crise sanitaire (- 56,8 % de 2019 à 2020), le rebond de 2021 et 2022 (+ 86,8 %) entre 2020 et 2022) n'avait pas permis de retrouver les niveaux de fréquentation d'avant-crise. La baisse de 2024 concerne autant la fréquentation des liaisons transversales province-province (- 5,3 %) que celle des liaisons « radiales » Paris-province⁴ (- 4,9 %), certaines lignes connaissant une baisse importante (- 9,4 % pour Paris-Biarritz et - 8,9 % pour Paris-Montpellier par rapport à 2023). Les politiques de sobriété énergétique incitant à utiliser des modes de déplacement moins carbonés et le recours accru aux réunions à distance, pour le cas des déplacements professionnels, ont contribué à la baisse de la fréquentation des vols intra-métropole.

Figure F4-1 Évolution du nombre de passagers sur les vols intra-métropole
En millions de passagers



Source : DGAC, 2024

LE TRANSPORT AÉRIEN INTERNATIONAL DÉPASSE LE NIVEAU ATTEINT AVANT LA PANDÉMIE

Le nombre de passagers de métropole sur les vols internationaux (83,3 % du trafic) augmente de 6,9 % en 2024 par rapport à 2023 (148,2 millions de passagers) - (figure F4-2), et le niveau d'avant la pandémie est dépassé (+ 3,9 % par rapport à 2019). En 2024, près des deux tiers des passagers voyagent en Europe, l'Espagne et l'Italie demeurant les premières destinations. Le trafic aérien vers l'Amérique du Nord poursuit sa hausse (+ 6,1 % par rapport à 2023) et dépasse son niveau d'avant-crise (+ 2,9 % par rapport à 2019). Les liaisons de la métropole vers l'Afrique augmentent de nouveau (+ 9,7 % par rapport à 2023) et excèdent largement le niveau de 2019 (+ 35,0 %). Le nombre de passagers vers l'Asie est également en hausse (+ 10,6 %) mais demeure en deçà de son niveau d'avant crise (- 12,8 % par rapport à 2019) ; en particulier, le trafic vers la Chine est multiplié par deux par rapport à 2023 mais reste inférieur de 38,1 % à son niveau pré-pandémie.

⁴ Les aéroports de Paris regroupent Paris-Charles-de-Gaulle et Paris-Orly. L'aéroport de Paris-Le Bourget est comptabilisé dans la province.

partie F : le transport de voyageurs

LA FRÉQUENTATION DES AÉROPORTS PAR LES PASSAGERS POURSUIT SA REPRISE

Malgré la décrue du trafic aérien intra-métropole, le nombre de passagers embarqués ou débarqués dans les aéroports de France métropolitaine continue à augmenter en 2024 (+ 4,0 % par rapport à 2023), sans atteindre cependant son niveau de 2019 (- 3,8 %) - (figure F4-3). La fréquentation des aéroports de Paris est en hausse (+ 4,3 % pour Paris-Charles de Gaulle et + 2,6 % pour Paris-Orly) et s'établit à 96 % de son niveau d'avant la pandémie. S'agissant des aéroports de province, l'augmentation du nombre de passagers en 2024 (+ 4,4 %) est portée par les liaisons internationales (+ 9,6 %), mais ne permet toutefois pas de retrouver le niveau global de passagers passant par la province en 2019 (- 3,3 %). En outre-mer, la fréquentation des aéroports diminue en 2024 (- 2,5 %) et reste sous son niveau d'avant crise (- 4,6 % par rapport à 2019).

Figure F4-2 **Transport aérien de passagers**
Niveau en milliers de passagers¹ ; évolutions en %

	Niveau 2024	Évolutions annuelles			
		2022	2023	2024	2024 / 2019
Total métropole	173 223	106,5	16,9	5,2	- 0,6
Métropole - métropole	20 160	37,1	- 1,7	- 5,1	- 24,6
dont Paris - province	11 656	46,7	- 2,6	- 4,9	- 28,5
dont province - province	8 504	25,7	- 0,5	- 5,3	- 18,7
Métropole - international	148 194	131,9	21,1	6,9	3,9
dont Paris - international	86 921	128,8	19,2	5,1	0,0
dont province - international	61 273	136,9	23,9	9,6	9,9
Métropole - outre-mer	4 869	55,3	1,0	0,7	0,3
Total outre-mer	9 621	76,3	11,7	- 1,6	- 4,5
Outre-mer - métropole	4 869	55,3	1,0	0,7	0,3
Outre-mer - international	2 420	335,6	44,9	- 1,2	- 11,7
Outre-mer - outre-mer	2 332	52,2	9,6	- 6,5	- 6,0
Total France ²	177 975	106,7	17,1	4,9	- 0,9

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, 2024

Figure F4-3 **Fréquentation des aéroports français**
Niveau en milliers de passagers¹ ; évolutions en %

	Niveau 2024	Évolutions annuelles			
		2022	2023	2024	2024 / 2019
Total métropole ^{1, 2}	193 396	93,6	14,4	4,0	- 3,8
Province ^{1, 2}	90 024	80,5	13,7	4,4	- 3,3
Paris	103 373	106,8	15,0	3,7	- 4,3
dont Paris-CDG	70 258	119,4	17,3	4,3	- 7,7
dont Paris-Orly	33 115	85,7	10,6	2,6	4,0
Total outre-mer ²	11 967	70,8	11,3	- 2,5	- 4,6
Total France ^{1, 2}	205 363	92,0	14,2	3,6	- 3,9

¹ Le trafic de l'aéroport binational de Bâle-Mulhouse est considéré comme entièrement français.
² Nombre de passagers embarqués ou débarqués. Un passager ayant effectué un vol national est compté deux fois : dans l'aéroport du départ et dans l'aéroport d'arrivée.
Source : DGAC, 2024

F5. Transport maritime de voyageurs

Plus de 27,6 millions de passagers ont été enregistrés en 2024 dans l'ensemble des ports maritimes français, dont 12,9 millions dans les principaux ports de Manche et de mer du Nord, 12,5 millions dans ceux de Méditerranée et 1,7 million dans les outre-mer. Le trafic de passagers augmente en 2024 (+ 2,5 %) mais n'a pas encore retrouvé son niveau d'avant la crise sanitaire (- 1,3 % par rapport à 2019). Il s'accroît nettement dans les ports de Manche et de mer du Nord (+ 6,3 %) et plus légèrement dans les outre-mer (+ 0,8 %). En revanche, il baisse légèrement en Méditerranée (- 0,6 %).

EN 2024, LE TRAFIC TRANSMANCHE AUGMENTE DE NOUVEAU, ALORS QUE LE TRAFIC MÉDITERRANÉEN SE REPLIE LÉGÈREMENT

Le trafic maritime de voyageurs est en hausse de 6,3 % sur la façade Manche - mer du Nord. À Calais, premier port français de passagers, le nombre de passagers augmente de nouveau en 2024 (+ 4,4 %), de même qu'à Dunkerque (+ 8,9 %). Ces deux ports concentrent 72 % du trafic sur la façade Manche - mer du Nord. En 2024, le trafic transmanche reste néanmoins nettement plus faible qu'en 2019 (- 10,4 %), le Royaume-Uni ayant quitté l'Union européenne entre-temps. Sur la façade méditerranéenne, le trafic est en légère baisse (- 0,6 %) mais dépasse nettement son niveau d'avant-crise (+ 11,1 % par rapport à 2019) - (figure F5-1). Dans les outre-mer, le nombre de passagers progresse de 0,8 % en 2024.

Figure F5-1 Nombre de passagers* dans les ports français
Nombres en milliers ; évolutions en %

	Niveau 2024 ^p			Évolutions annuelles (ensemble des passagers)			Évolutions annuelles 2024	
	Passagers	Dont croisiéristes ¹	Dont hors croisiéristes ¹	2023	2024 ^p	2024 /2019	Croisiéristes	Hors croisiéristes
Principaux ports Manche Mer du Nord	12 918	718	12 200	28,1	6,3	- 10,4	22,5	5,5
Calais	7 581	0	7 581	41,2	4,4	- 10,6	0,0	4,4
Dunkerque	1 761	4	1 757	18,3	8,9	- 24,8	146,3	8,7
Caen	817	1	816	8,1	9,7	- 9,5	- 47,4	9,8
Cherbourg	747	180	567	11,4	13,6	7,7	69,0	2,9
St-Malo	681	24	658	7,2	7,8	- 7,7	19,2	7,5
HAROPA ²	537	509	28	61,6	9,0	- 10,9	11,6	- 23,9
Dieppe	410	0	410	5,2	4,7	32,8	0,0	4,7
Roscoff	384	0	383	- 16,9	8,3	8,2	- 22,3	8,3
Principaux ports Méditerranée	12 480	4 368	8 112	9,7	- 0,6	11,1	10,8	- 5,8
Marseille	3 918	2 416	1 502	35,9	- 3,0	25,1	- 5,1	0,7
Bastia	2 150	2	2 148	2,9	4,3	1,8	- 61,3	4,5
Toulon	1 746	145	1 601	- 9,6	- 16,8	- 8,4	- 30,3	- 15,3
Cannes	1 658	939	719	14,5	36,4	35,8	126,7	- 10,2
Ajaccio	1 266	352	914	- 2,7	- 1,0	- 4,6	- 17,5	7,2
Nice	829	477	352	10,2	- 12,0	23,0	56,8	- 44,8
L'Île-Rousse	408	1	407	1,7	0,3	21,2	- 80,1	1,1
Bonifacio	256	7	250	10,9	- 0,1	- 13,0	- 19,4	0,6
Sète	248	30	218	- 11,1	- 1,6	8,5	14,4	- 3,5
Autres ports de métropole	490	190	300	6,1	- 7,4	12,3	- 1,1	- 11,0
Outre-mer	1 750	768	981	66,9	0,8	- 9,1	5,8	- 2,8
Ensemble des ports français	27 638	6 045	21 593	20,0	2,5	- 1,3	11,0	0,3

* Un passager effectuant une traversée entre deux ports français est compté à la fois dans le port d'origine et dans le port de destination.
¹ Les croisiéristes en excursion ne sont comptés qu'en entrée au moment du débarquement.
² Le Havre + Rouen
p : provisoire.
Champ : France Hors Mayotte
Source : SDES

partie F : le transport de voyageurs

Avec 21,6 millions de passagers en 2024, le trafic hors croisiéristes représente 78 % du total du trafic maritime de voyageurs. Il augmente légèrement de 0,3 % en 2024, après + 12,3 % en 2023. Dans le détail, le trafic hors croisiéristes transmanche augmente modérément en 2024 (+ 5,5 % après + 27,5 % en 2023). Il est essentiellement constitué des échanges avec le Royaume-Uni (93 % en 2024). Plus des trois quarts le sont avec le port de Douvres (*figure F5-2*). En revanche, le trafic hors croisières méditerranéen diminue de 5,8 % par rapport à 2023. Au global, l'augmentation du nombre de passagers hors croisiéristes a été forte au premier trimestre 2024 (+ 12,0 % par rapport à la même période de 2023), et en léger repli les 3 trimestres suivants par rapport aux trimestres équivalents de 2023 (respectivement – 0,1 %, – 2,0 % et – 0,9 %) - (*figure F5-3*). Néanmoins, il reste à un niveau inférieur à celui de 2019, quel que soit le trimestre.

LA REPRISE DE L'ACTIVITÉ DE CROISIÈRES SE POURSUIT EN 2024

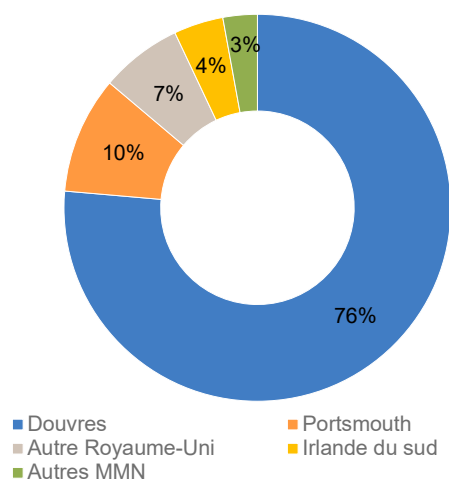
Avec un peu plus de 6 millions de passagers croisiéristes sur l'année 2024 dans l'ensemble des ports français, le trafic des croisières augmente de 11,0 % par rapport à 2023. Il avait été multiplié par près de six en 2022 avec la sortie de l'état d'urgence sanitaire, puis avait encore progressé de 65,0 % en 2023. En 2024, il se situe 25,4 % au-dessus de son niveau de 2019 (4,8 millions de passagers).

Le nombre de croisiéristes a fortement augmenté en Méditerranée entre 2019 et 2024, alors qu'il n'a pas encore retrouvé son niveau d'avant la crise sanitaire dans les ports d'outre-mer.

L'augmentation du nombre de croisiéristes concerne toutes les façades maritimes : Méditerranée (+ 10,8 %), Manche-mer du Nord (+ 22,5 %) et outre-mer (+ 5,8 %). En 2024, 72 % des escales de croisiéristes ont lieu dans les ports de Méditerranée, notamment à Marseille (2,4 millions) et Cannes (0,9 million). 13 % des croisiéristes ont fréquenté les ports d'outre-mer, 12 % ceux de la façade Manche - mer du Nord.

Figure F5-2 Origines-destinations des passagers des principaux ports de Manche-mer du Nord (hors croisiéristes) en 2024

Répartition en %

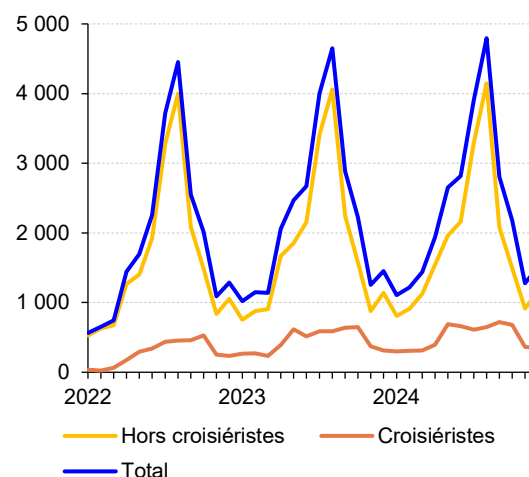


Données provisoires

Source : SDES

Figure F5-3 Trafic mensuel de passagers enregistré par les principaux ports français

Nombre de passagers en milliers



Champ : France hors Mayotte.

Source : SDES

F6. La mobilité à vélo

La pratique du vélo continue de se développer. En 2024, parmi les personnes se déplaçant pour se rendre sur leur lieu de travail, 4,3 % utilisent principalement le vélo. Grenoble demeure la ville où le vélo est le plus utilisé pour aller travailler, devant Bordeaux, qui dépasse Strasbourg cette année. L'usage du vélo pour se rendre à son travail concerne davantage les hommes, les cadres et les 25-34 ans. Les ventes de vélos neufs ralentissent de nouveau en 2024.

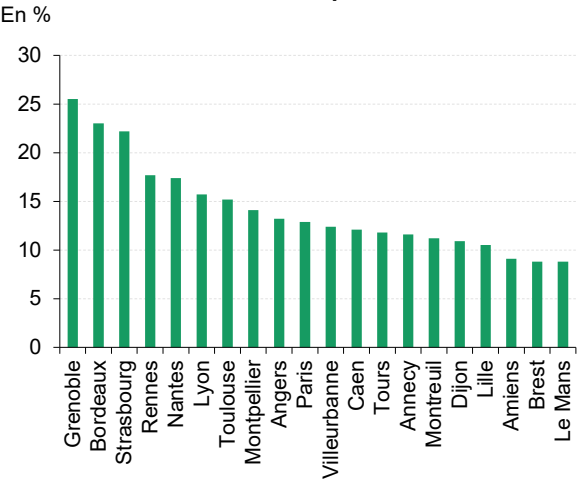
4,3 % DES PERSONNES PRENNENT LE VÉLO POUR ALLER TRAVAILLER

En 2024, 4,3 % des personnes (de 15 à 74 ans ayant un emploi ou en apprentissage en France hors Mayotte) se déplaçant pour travailler (un peu plus de 1 157 000 personnes) s'y rendent principalement à vélo. Cette part augmente progressivement. Elle était de 4,0 % en 2023, 3,5 % en 2022 et seulement de 2,0 % en 2015. Parmi les communes de 100 000 habitants ou plus, Grenoble conserve la première place des villes où le vélo est le plus utilisé pour se rendre au travail (25,5 % des personnes en 2024), devant Bordeaux (23,0 %) et Strasbourg (22,2 %) - (figure F6-1). Entre 2023 et 2024, cette proportion a évolué de manière contrastée selon les communes (- 2,4 points pour Montpellier, + 2,2 points pour Bordeaux), mais elle demeure partout supérieure au niveau observé en 2022. L'usage du vélo concerne davantage les hommes que les femmes (4,9 % contre 3,7 %). Cette pratique est également différenciée selon le groupe social : les cadres utilisent plus souvent le vélo pour aller travailler (7,9 %) que les ouvriers (2,9 %) ou les employés (2,9 %). Le taux de recours au vélo des actifs est plus élevé chez les 25 à 34 ans (5,0 % chez les 25-29 ans, 5,2 % chez les 30-34 ans), bien que la pratique progresse dans l'ensemble des classes d'âge, sauf chez les plus jeunes, de 15 à 19 ans (4,3 % en 2024, contre 4,6 % en 2023).

LA PRATIQUE DU VÉLO AUGMENTE FAIBLEMENT

Tous trajets confondus, la pratique du vélo augmente faiblement en 2024, avec une hausse de 1 % du nombre de passages enregistrés⁵ par rapport à 2023 (après + 5 % entre 2022 et 2023 et plus de 10 % par an entre 2020 et 2022). Plusieurs mesures, et tout particulièrement le développement des aménagements cyclables, ont permis de développer davantage l'usage du vélo. Par ailleurs, l'État a mis en place, conjointement avec les entreprises, des aides à l'achat (bonus vélo, prime à la conversion) et plusieurs mesures incitatives fiscales (forfait mobilités durables, réduction d'impôt pour les mises à disposition des salariés d'une flotte de vélos pour leurs déplacements domicile-travail).

Figure F6-1 Taux de recours au vélo comme mode principal de déplacement pour aller au travail, dans les 20 communes où il est le plus élevé



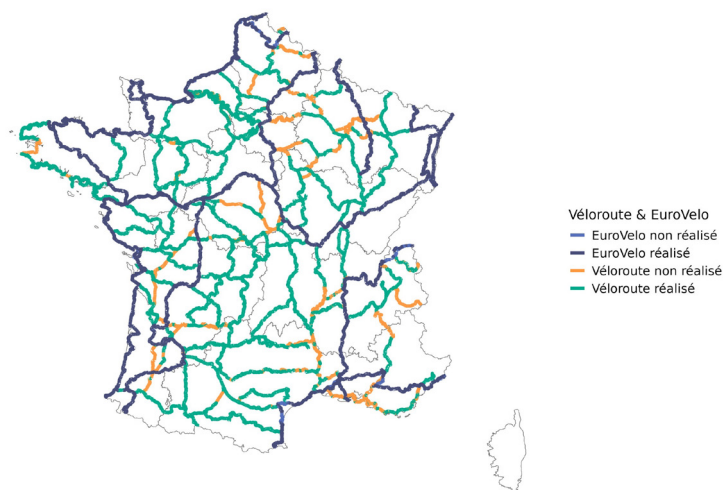
Champ : personnes de 15 à 74 ans ayant un emploi ou en apprentissage, en France hors Mayotte et hors collectivités d'outre-mer et se déplaçant pour se rendre au travail, communes de plus de 100 000 habitants.
Source : Enquête annuelle de recensement 2024, Insee

⁵ Cette analyse repose sur 315 compteurs déjà installés en 2019 (le raisonnement est fait à « échantillon comparable ») partagés avec la plateforme nationale des fréquentations (PNF). La plateforme nationale des fréquentations est un dispositif technique animé par Réseau vélo et marche 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 ces 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.

PLUS DE 21 600 KILOMÈTRES DU SCHÉMA NATIONAL DES VÉLOROUTES RÉALISÉS

Au 1^{er} janvier 2025, 21 655 kilomètres du schéma national vélo sont ouverts sur les 25 900 km prévus pour 2030 (figure F6-2). Le schéma national des véloroutes est ainsi réalisé à près de 84 % avec 610 nouveaux kilomètres ouverts en 2024, d'après le *Réseau vélo et marche*⁶. Au sein de ce réseau, le schéma « EuroVelo » (réseau de véloroutes trans-européennes) est achevé à 94 %. Élément structurant du Plan vélo et marche, le *schéma national des véloroutes* vise à être intégralement réalisé d'ici 2030, en mobilisant les collectivités. Il s'agit de constituer un réseau de grands itinéraires cyclables nationaux afin de développer et promouvoir la mobilité quotidienne et la pratique touristique du vélo. À cette fin, les collectivités locales développent des itinéraires qui empruntent des voies vertes ou des routes à faible trafic.

Figure F6-2 Schéma national des véloroutes en France



Note : « Non réalisé » peut inclure des itinéraires précédemment complétés, mais actuellement en travaux.

Source : Réseau vélo et marche, mai 2025.

LES VENTES DE VÉLOS NEUFS DIMINUENT DE NOUVEAU

Avec une baisse de l'ordre de 8 % de son chiffre d'affaires total en 2024 comme en 2023, le marché du cycle redescend à 2,0 milliards d'euros. Les ventes de vélos neufs diminuent en volume de 12,3 % par rapport à 2023, la baisse concernant à la fois les vélos classiques (- 10,8 %) et les vélos à assistance électrique (- 15,9 %). Cette contraction s'explique en grande partie par un contexte économique incertain, qui incite les consommateurs à reporter leurs achats. De plus, le prix moyen des vélos a augmenté en 2024 : de 10,1 % pour les vélos classiques, et 4,0 % pour les VAE (source : Observatoire du cycle 2024). Sur près de 2 millions de vélos neufs vendus en 2024, plus de 565 000 sont des vélos à assistance électrique (VAE). Les VAE représentent 29 % des ventes en volume et 58 % en valeur, en léger repli par rapport à 2023 (respectivement 30 % et 61 %). L'achat de VAE est soutenu en 2024 par plusieurs aides de l'État : le bonus écologique vélo (élargi aux vélos d'occasion en 2024) et la prime à la conversion. En 2024, 56 863 bonus écologique « VAE » ont été versés pour un montant de 25,8 millions d'euros et 3 102 primes à la conversion « VAE » ont été allouées. Le montant total des aides à l'achat de VAE a toutefois diminué de 25,4 %, pour atteindre 29,5 millions d'euros, après avoir été multiplié par trois en 2023. A compter du 15 février 2025, les aides nationales à l'achat de vélos (prime à la conversion et bonus écologique) sont supprimées.

Le nombre de vélos réparés ne cesse d'augmenter : + 3,5 % par rapport à 2023, et + 43,9 % depuis 2019. Il se répare aujourd'hui trois fois plus de vélos qu'il ne s'en vend de neufs.

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. Fin 2024, le nombre de vélos marqués et enregistrés dans le FNUCI (fichier national unique des cycles identifiés) est de 6,8 millions (+ 30,9 % par rapport à 2023).

⁶ Né en janvier 2025 de la fusion de Vélo & Territoires et du Club des villes et territoires cyclables et marchables, *Réseau vélo et marche* a pour vocation de « représenter, fédérer et amplifier la voix des collectivités engagées sur les mobilités actives ». Il rassemble en particulier les collectivités mobilisées pour le développement du vélo en France.

F7. La qualité de service dans les transports

La qualité de service du transport de voyageurs est principalement mesurée à travers la ponctualité et la régularité des modes de transport offert aux voyageurs. En l'absence de mouvements sociaux d'ampleur en 2024, la qualité de service des trains s'est notablement améliorée pour la régularité et la ponctualité. Les retards des vols aériens s'améliorent tandis que la qualité des services autocars en service librement organisé (SLO) se dégrade sur les retards et les annulations.

La qualité de service (en général) est définie par l'Afnor comme : « la capacité d'un service à répondre par ses caractéristiques aux différents besoins de ses utilisateurs ou consommateurs ». Huit critères de qualité de service sont ainsi définis par les normes NF-EN 13 (2002) et NF-EN 15 : l'offre de service, l'accessibilité, les informations, la durée, l'attention portée au client, le confort, la sécurité et l'impact environnemental. Les indicateurs de ponctualité dépendent du mode de transport considéré. Ils ne sont donc pas directement comparables entre eux.

EN 2024, AMÉLIORATION NOTABLE DE LA REGULARITÉ ET DE LA PONCTUALITÉ DES TRAINS

L'année 2024, peu marquée par des mouvements sociaux d'ampleur, connaît selon l'autorité de régulation des transports (ART) une amélioration de la régularité des services ferroviaires en France : les taux d'annulation de trains diminuent et la ponctualité, mesurée par le taux de retard, progresse pour l'ensemble des trains. La ponctualité des TGV augmente légèrement (23,9 % de trains en retard en 2024 contre 24,2 % en 2023) tandis que l'amélioration est plus marquée pour les Intercités (27,4 % en 2024 contre 32,5 % en 2023), les TER (10,6 % en 2024 contre 11,4 % en 2023) et les RER et Transilien (9,2 % en 2024 contre 10,6 % en 2023). En revanche pour les trains internationaux, la baisse est plus légère (27,4 % en 2024 contre 27,5 % en 2023) - (figure F7-1).

Figure F7-1 Transport de voyageurs : taux d'annulation et de retard par mode de transport
En %

			Taux d'annulation¹			Taux de retard²		
			2024	2023	2019	2024	2023	2019
Aérien			nd	nd	nd	35,8	39,0	28,1
Ferroviaire	Longue distance	International	nd	nd	nd	27,4	27,5	25,5
		TGV	0,3	0,4	0,2	23,9	24,2	23,1
		Intercités	0,8	0,9	1,1	27,4	32,5	24,5
	Régional	TER	1,5	1,6	1,4	10,6	11,4	9,8
		RER et Transilien	2,4	2,5	2,3	9,2	10,6	10,3
Autocars SLO			1,0	0,8	0,8	24,0	21,5	12,0

¹ Seuils d'annulation : Ferroviaire : part des trains annulés (sur l'intégralité de leur parcours) après 16 h la veille du départ, parmi le total des trains programmés.

² Seuils de retard : Ferroviaire (taux de retard à 5 minutes), Aérien (vols retardés de plus de 15 minutes), Autocars SLO (part des autocars arrivant en retard de plus de 15 minutes).

nd = non disponible.

Champ : France métropolitaine.

Sources : ART pour le ferroviaire et SLO ; DGAC pour l'aérien

EN 2024, UNE AMÉLIORATION DE LA PONCTUALITÉ DANS L'ENSEMBLE DES TCU D'ÎLE-DE-FRANCE

D'après les données de l'Omnil, l'année 2024 est marquée par un net redressement de l'offre de transport aux heures de pointe et de la ponctualité sur l'ensemble du réseau. Cette dynamique s'observe également au troisième trimestre lors des Jeux olympiques et paralympiques.

95,5 % de l'offre de transport du métro prévue a été réalisée en 2024, contre 92,9 % l'année précédente. Le taux de ponctualité cumulé pour l'année 2024 sur le métro est en hausse de 1,0 point par rapport à 2023 : 95,2 % des voyageurs en moyenne ont attendu moins de 3 minutes en heure de pointe, 6 minutes en heure creuse et 10 minutes en soirée, contre 94,2 % en 2023. Les lignes les plus en difficulté en 2023, comme les lignes 3, 6, 7, 8 et 13, dépassent les 90 % de taux de ponctualité en 2024.

En 2024, la ponctualité globale des lignes de RER et Transiliens augmente nettement : 91,3 % des usagers en moyenne sont arrivés à destination à l'heure ou avec un retard de moins de 5 minutes en 2024, contre 89,9 % en 2023. Sur le réseau RER, la ponctualité s'établit à 89,7 % des usagers en 2024, en hausse de 1,3 point. Sur les lignes de Transilien hormis les lignes P et R, avec 93,7 % des usagers arrivés à l'heure ou avec un retard de moins de 5 minutes en 2024, la ponctualité est au-dessus des seuils contractuels et gagne plus d'un point en comparaison avec l'année 2023.

Sur le réseau de surface RATP en Île-de-France (bus et tramways en petite couronne, bus en site propre et Noctilien à Paris), la ponctualité s'améliore en 2024. Mesurée comme la part des bus et tramways ayant respecté un écart inférieur à 2 minutes entre l'intervalle théorique et l'intervalle observé entre deux passages au point d'arrêt de plus fort trafic de la ligne, la ponctualité augmenta de plus de 3 points en un an sur l'ensemble du réseau de bus RATP, pour atteindre 89,7 %.

EN 2024, LA PONCTUALITÉ DU TRAFIC AÉRIEN S'AMÉLIORE

Selon les données de la DGAC, la ponctualité du trafic aérien s'améliore en 2024 : le taux de retard (vols retardés de plus de 15 minutes) s'établit à 35,8 %, en baisse de 3,2 points par rapport à 2023 (*figure F7-1*). Il reste toutefois très supérieur des niveaux d'avant la crise sanitaire.

Concernant les annulations aériennes de 2024, aucune donnée n'est disponible en raison d'incertitudes quant à leur fiabilité.

EN 2024, LA QUALITÉ DE SERVICE DES AUTOCARS SLO SE DÉGRADE

D'après le [rapport annuel sur le marché du transport par autocar](#) de l'ART, 2 938 trajets ont été annulés en 2024 contre 2 196 trajets en 2023, hors déprogrammations anticipées. Rapporté au nombre total de trajets programmés, le taux d'annulation augmente en 2024 et atteint 1,0 %. Il dépasse pour la première fois le niveau de 2019 (+ 0,2 point).

En 2024, le taux de ponctualité des autocars SLO se dégrade fortement par rapport à 2023. Sur plus de 304 000 trajets, 24,0 % des autocars sont arrivés à leur terminus avec un retard de 15 minutes ou plus, soit une hausse de 2,5 points par rapport à 2023 et de plus de 12 points par rapport à 2019. Les intempéries et le mouvement social des agriculteurs ont perturbé la circulation routière et empêché de nombreux trajets en 2024. Par ailleurs, d'après l'ART, « la dégradation de la ponctualité constatée à partir de 2021 provient en partie de l'hétérogénéité entre opérateurs des données antérieures, qui minoraient les retards ».

AVERTISSEMENT

Les données présentées cette année ne sont pas toutes comparables à celles du précédent bilan en raison de changements de sources : l'autorité de la qualité de service dans les transports (AQST) ne produit plus de bilan annuel de synthèse sur la régularité dans l'aérien et le ferroviaire. Ces bilans ont été transférés à l'ART.

partie G

Bilan de la circulation

— En 2024, la circulation routière se stabilise (+ 0,2 %) après une baisse en 2023. Elle reste ainsi toujours sous le niveau d'avant crise sanitaire (- 3,8 % par rapport à 2019). Le parc français de voitures particulières poursuit sa mutation. La circulation des voitures diesel (y compris hybrides) diminue de 4,7 % en 2024 tandis que celle des véhicules à essence (y compris hybrides), au gaz ou électriques progresse de 7,6 %.

Conséquence de cette mutation, la consommation de gazole diminue de 3,1 % en 2024, alors que la consommation d'essence est en hausse de 4,1 %. Le prix moyen du gazole est en baisse sur l'année (- 5,6 %) comme celui de l'essence (- 3,2 %).

Les ventes de véhicules neufs en France métropolitaine diminuent de 2,1 % en 2024 après la hausse de 2023. Au total, 2,4 millions de véhicules neufs ont été immatriculés en 2024, dont plus de deux tiers sont des voitures particulières.

La progression des ventes de véhicules à motorisations alternatives marque une pause : les ventes de voitures électriques et hybrides rechargeables neuves représentent 25,7 % du marché en 2024, contre 26,2% en 2023.



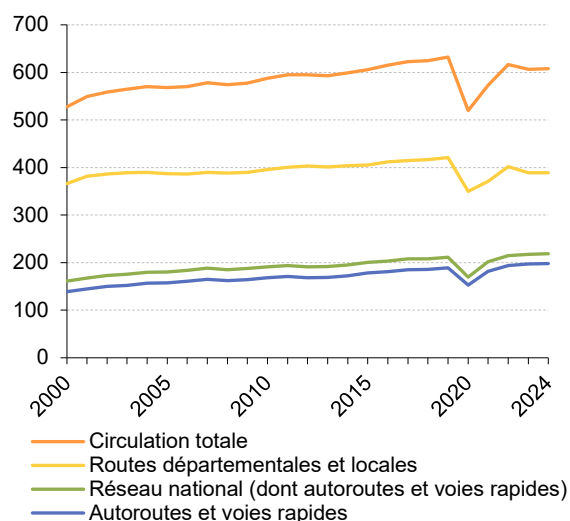
G1. Bilan de la circulation routière

En 2024, la circulation routière en France métropolitaine se stabilise (+ 0,2 %) après le repli marqué de 2023 (- 1,6 %), totalisant près de 608 milliards de kilomètres parcourus. Ce maintien s'étend à l'ensemble des réseaux. La circulation des voitures particulières françaises, qui représentent 72 % du trafic intérieur, reste quasi inchangée (+ 0,2 %) mais cette apparente stabilité recouvre de fortes divergences entre motorisations : recul marqué de circulation pour les diesel thermiques (- 5,0 %), légère baisse pour les essence thermiques (- 0,8 %) et forte hausse pour les hybrides à essence et les électriques (+ 35,0 % et + 44,4 %). Dans le parc, le diesel ne concerne plus qu'une voiture sur deux, contre deux sur trois dix ans plus tôt. La circulation intérieure des véhicules utilitaires légers français diminue légèrement (- 0,9 %). Tous pavillons confondus, celle des poids lourds est quasiment stable (- 0,4 %), alors que celle des autobus et autocars progresse de 1,8 %.

LA BAISSÉ DE LA CIRCULATION OBSERVÉE EN 2023 S'INTERROMPT EN 2024

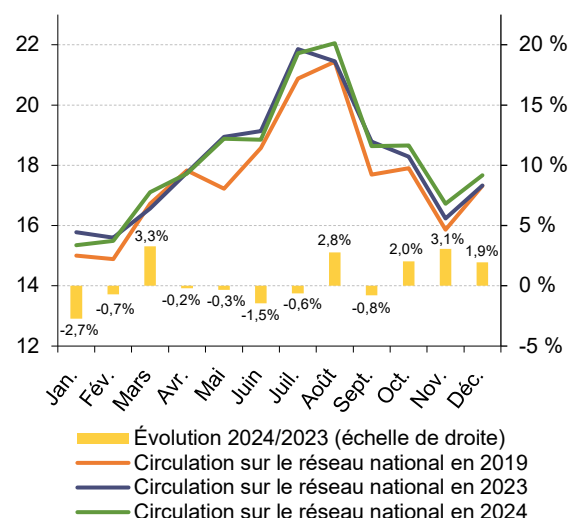
Après avoir diminué de 1,6 % entre 2022 et 2023, la circulation routière en France métropolitaine se stabilise en 2024 (+ 0,2 %). Au total, près de 608 milliards de kilomètres ont été parcourus par les véhicules motorisés. La circulation routière reste donc inférieure à son niveau record de 2019 qui était de 632 milliards de kilomètres. Cette stabilisation s'applique de manière quasi uniforme à tous les réseaux routiers. Ainsi, la circulation sur les routes départementales et locales stagne en 2024 alors qu'elle était en diminution de 3,2 % un an plus tôt. Le trafic sur le réseau des autoroutes et des voies rapides croît très légèrement de 0,5 %, après avoir progressé de 1,7 % en 2023. Par rapport à 2019, la circulation totale est en repli de 3,8 %, la hausse de trafic sur le réseau routier national (+ 3,6 %) n'ayant pas compensé la baisse sur les routes départementales et locales (- 7,6 %) - (figure G1-1). Sur le réseau national qui regroupe les routes nationales et les autoroutes, la diminution de la circulation sur un an pour les mois de janvier et février a été suivie par une augmentation en mars (+3,3 %). Le trafic est en léger recul au printemps et à l'été 2024 par rapport à 2023, à l'exception du mois d'août où une météo plus clémente que l'année précédente a favorisé une hausse de la circulation (+ 2,8 %). En fin d'année 2024, les mois d'automne ont également vu la circulation sur le réseau national progresser de 2,3 % (figure G1-2).

Figure G1-1 Circulation routière par réseau routier
En milliards de véhicules-kilomètres (données provisoires)



Champ : France métropolitaine.
Sources : SDES, RSVERO ; Cerema ; ASFA

Figure G1-2 Évolution mensuelle de la circulation sur le réseau routier national
Circulation en milliards de véhicules-km, évolutions en %



Champ : France métropolitaine.
Sources : Cerema ; ASFA

LA BAISSÉ DU TRAFIC DES VOITURES DIESEL COMPENSE LA HAUSSE DES AUTRES MOTORISATIONS

En 2024, les voitures de pavillon français représentent 72 % de la circulation totale en métropole (figure G1-4). Elles ont parcouru 440 milliards de kilomètres, à peine plus qu'en 2023 (+ 0,2 %). Cette quasi-stabilité masque cependant des disparités selon le type de motorisation : la circulation des voitures diesel (dont hybrides), qui comptent encore pour 57 % du trafic des voitures françaises en 2024, est en recul de 4,7% par rapport à l'année précédente. À l'opposé, celle des voitures utilisant une énergie alternative au gazole progresse de 7,6 % (figure G1-3). Le diesel ne représente plus qu'une voiture sur deux en 2024, contre deux sur trois dix ans plus tôt (figure G1-6).

Plus spécifiquement, la circulation des voitures thermiques diesel continue de se réduire en 2024 (- 5,0 % par rapport à 2023) sous l'effet simultané d'un parc en contraction (- 3,4 %) et d'un parcours moyen en baisse (- 1,6 %). Celle des voitures thermiques à essence ne progresse plus (- 0,8 %), la faible croissance de leur parc (+ 1,1 %) étant compensé par une diminution de parcours moyen (- 1,9 %). Au contraire, la circulation intérieure des voitures hybrides à essence continue de se développer (+ 36,8 % pour celles non rechargeables et + 30,7 % pour celles rechargeables), dynamisée par des parcs en plein essor (respectivement + 35,9 % et + 29,0 %) - (figure G1-7). Marqueur de la transition énergétique du parc automobile, la circulation des voitures françaises électriques sur le territoire métropolitain atteint 13 milliards de kilomètres en 2024. Elle continue de progresser rapidement (+ 44,4 % après + 49,2 % en 2023). Cette progression reste soutenue par un parc métropolitain en forte expansion en 2024 (+ 40,0 %) et un parcours moyen également en progression (+ 3,1 %).

En 2024, les véhicules utilitaires de pavillon français ont parcouru 83,3 milliards de kilomètres sur les routes de métropole et contribuent à 14 % du trafic total. Malgré un parc en augmentation de 1,0 %, leur circulation est en recul de 0,9 % par rapport à 2023 sous l'effet d'une baisse de 1,9 % de leur parcours moyen (figures G1-3, 4 et 5).

LA CIRCULATION DES POIDS LOURDS SE REPLIE MODÉRÉMENT, CELLE DES VÉHICULES DE TRANSPORT EN COMMUN CONTINUE DE PROGRESSER

Tous pavillons confondus, la circulation des poids lourds sur les routes métropolitaines en 2024 est quasiment stable par rapport à 2023 (- 0,4 %). Le parc de poids lourds français reste stable à environ 612 000 véhicules et a parcouru 25,5 milliards de kilomètres. Bien que leur parcours moyen ait diminué de 0,7 % par rapport à 2023, le recul de leur circulation sur le territoire n'est que de 0,3 %. Cet écart s'explique principalement par une diminution plus forte de leur circulation en dehors des frontières (- 14,2 %). La circulation des poids lourds étrangers, évaluée à 10,9 milliards de kilomètres en 2024, ne baisse que légèrement (- 0,6 %).

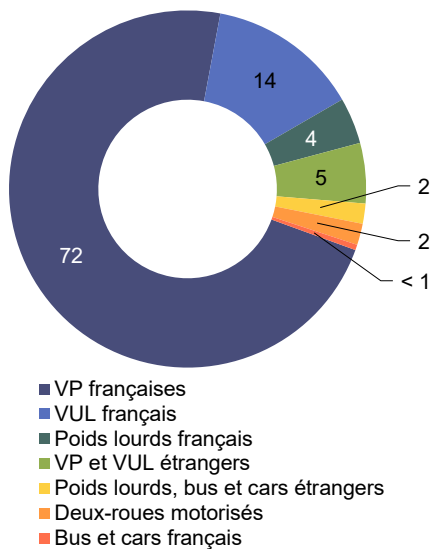
Le parcours moyen des autobus et autocars français a progressé de 1,9 % en 2024. Leur parc ayant été quasiment stable par rapport à l'année 2023 (+ 0,2 %), les véhicules diesel en diminution (-1.5%) sont remplacés par des véhicules roulant au gaz (+ 13,6 %) ou à l'électricité (+ 17,3 %). La circulation des autobus et autocars français progresse de 2,1 % en 2024 et atteint 3 milliards de kilomètres. Tout pavillons confondus, elle est de 3,2 milliards (+ 1,8 % en un an).

Figure G1-3 Circulation routière en métropole
Parcours moyen en km des véhicules métropolitains, circulation en métropole en milliards de véhicules km, évolutions en %

	Parcours moyen					Circulation en métropole				
	Niveau 2024	Évolutions annuelles				Niveau 2024	Évolutions annuelles			
		2022	2023	2024	2024/ 2019		2022	2023	2024	2024/ 2019
Données provisoires										
Véhicules légers	-					568,3	8,1	- 1,6	0,2	- 4,0
Voitures particulières (VP) françaises	11 622	7,8	- 1,9	- 0,9	- 7,2	440,1	8,5	- 1,4	0,2	- 4,1
Diesel (y compris hybrides)	13 178	6,7	- 2,9	- 1,5	- 10,6	250,3	3,7	- 6,3	- 4,7	- 22,9
Essence et autres énergies	10 057	12,1	1,4	1,4	9,3	189,8	17,9	6,9	7,6	41,0
Véhicules utilitaires légers (VUL) français	13 119	- 0,6	- 3,5	- 1,9	- 7,8	83,3	0,3	- 2,5	- 0,9	- 3,9
Diesel (y compris hybrides)	13 367	- 0,7	- 3,6	- 2,0	- 8,4	78,9	- 0,2	- 3,4	- 2,1	- 7,1
Essence et autres énergies	9 861	10,0	6,6	6,6	49,3	4,4	21,7	23,9	26,5	144,4
VP et VUL étrangers	-					33,2	25,7	- 1,4	0,2	- 4,1
Deux-roues motorisés	-					11,7	12,7	- 3,0	9,4	3,6
Véhicules lourds	-					39,6	1,0	- 1,4	- 0,2	- 1,9
Véhicules lourds français	41 273	0,2	- 2,4	- 0,4	- 4,3	28,5	1,2	- 1,6	0,0	- 1,6
Poids lourds	42 488	- 0,7	- 2,8	- 0,7	- 4,6	25,5	0,3	- 2,0	- 0,3	- 2,0
Autobus et autocars	33 067	9,3	1,6	1,9	- 1,4	3,0	10,0	1,6	2,1	1,7
Véhicules lourds étrangers	-					11,1	0,4	- 0,9	- 0,7	- 2,9
Ensemble des véhicules	-					607,9	7,6	- 1,6	0,2	- 3,8

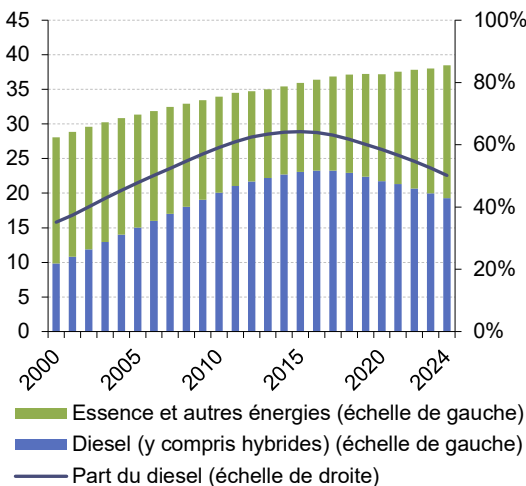
Champ : France métropolitaine.
Source : SDES, RSVERO

Figure G1-4 Répartition de la circulation par type de véhicule en 2024
En % (données provisoires)



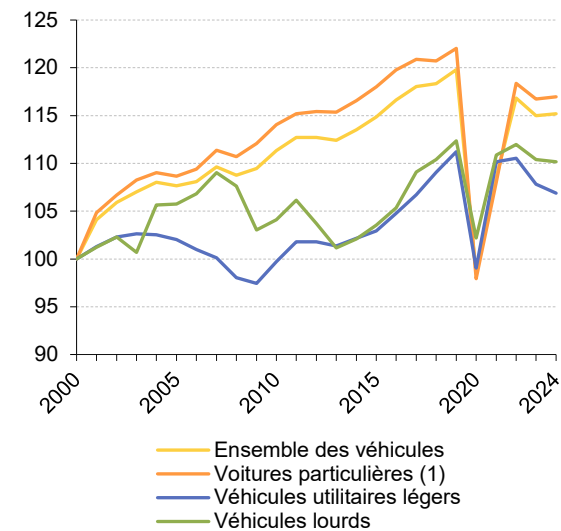
Champ : France métropolitaine.
Source : SDES, RSVERO

Figure G1-6 Parc roulant de voitures particulières immatriculées en métropole selon la motorisation
Niveau en millions, moyenne annuelle en %



Champ : France métropolitaine.
Source : SDES, RSVERO

Figure G1-5 Circulation routière par type de véhicule
Véhicules-kilomètres, en base 100 en 2000 (données provisoires)



¹ Les VUL étrangers sont classés avec les voitures particulières.
Champ : France métropolitaine.
Source : SDES, RSVERO

Figure G1-7 Parc roulant moyen de véhicules immatriculés en métropole
Niveau en milliers, évolutions en %

	Niveau 2024	Évolutions annuelles			Evolution annuelle moyenne 2024/2019
		2022	2023	2024	
Voitures particulières	38 466	0,6	0,5	1,2	0,7
Diesel (y compris hybrides)	19 295	-2,8	-3,5	-3,3	-2,9
Diesel	19 108	-3,0	-3,7	-3,4	-3,0
Diesel hybrides non rechargeables	164	27,8	15,1	8,9	23,2
Diesel hybrides rechargeables	23	95,1	33,7	26,7	73,0
Essence et autres énergies	19 171	5,2	5,4	6,1	5,2
Essence	15 526	1,5	1,3	1,1	1,9
Essence hybrides non rechargeables	1 743	41,6	35,2	35,9	37,2
Essence hybrides rechargeables	606	58,3	38,4	29,0	53,0
GPL	315	23,9	22,5	20,3	16,2
Électrique et autres énergies	981	57,0	45,3	40,0	51,5
Véhicules utilitaires légers	6 351	1,0	1,0	1,0	0,8
Diesel (y compris hybrides)	5 902	0,5	0,2	-0,1	0,3
Diesel	5 895	0,5	0,2	-0,1	0,3
Diesel hybrides	7	67,4	24,2	10,4	88,0
Essence et autres énergies	449	10,6	16,2	18,6	10,4
Essence	287	6,2	10,3	14,0	5,9
Essence hybrides	29	69,2	57,6	41,7	60,0
GPL	21	6,8	4,0	3,4	4,7
Électrique et autres énergies	112	21,4	32,3	30,3	23,4
Poids lourds	612	1,1	0,7	0,0	0,5
Diesel	599	0,8	0,4	-0,2	0,2
GNV	11	23,4	17,7	10,4	21,9
Électrique et autres énergies	2	10,3	25,8	57,2	12,9
Autobus et autocars	91	0,6	-0,0	0,2	0,6
Diesel	79	-1,8	-2,3	-1,5	-1,2
GNV	9	32,3	21,0	13,6	24,2
Électrique et autres énergies	3	39,0	30,2	16,4	34,1
Ensemble des véhicules	45 520	0,7	0,6	1,1	0,7

Champ : France métropolitaine.
Source : SDES, RSVERO

G2. Immatriculations de véhicules neufs

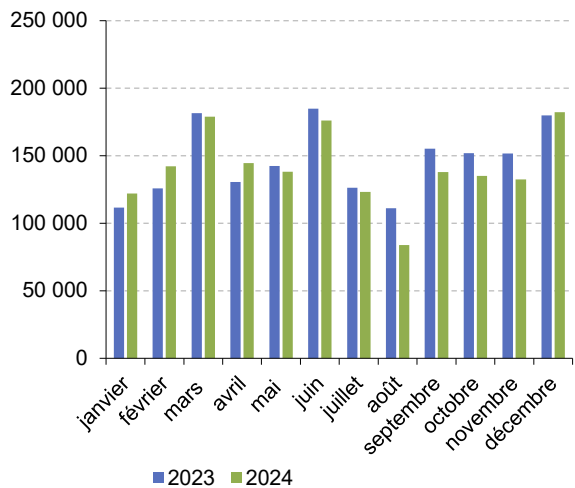
En 2024, les ventes de véhicules neufs en France métropolitaine diminuent de 2,1 %. Cette baisse intervient après la forte hausse de 2023. Au total, 2,4 millions de véhicules neufs ont été immatriculés en 2024, dont les deux tiers sont des voitures particulières. Les ventes de cyclomoteurs et tracteurs routiers diminuent fortement, respectivement - 11,9 % et - 10,4 %. Les ventes de voiturettes sont quant à elles très dynamiques (+ 20,7 %) ainsi que celles des véhicules à usage spécial lourds (+ 15,4 %) et des camions (+ 15,1 %). Les nouvelles motorisations marquent le pas après plusieurs années de progression ininterrompue : les ventes de voitures électriques et hybrides rechargeables neuves représentent 25,7 % du marché en 2024 contre 26,2 % en 2023.

LES VENTES DE VOITURES ÉLECTRIQUES ET HYBRIDES RECHARGEABLES MARQUENT LE PAS DANS UN MARCHÉ EN BAISSÉ

En 2024, les ventes de voitures neuves ont baissé par rapport à 2023 (- 3,2 %), avec 1 696 500 nouvelles immatriculations en France métropolitaine contre 1 753 200 un an plus tôt, malgré un premier semestre 2024 plus dynamique que le premier semestre 2023 (figure G2-1). Cette baisse, qui intervient après le rebond de 2023, s'inscrit dans un contexte de forte recomposition de l'offre. Depuis 2019, les ventes de voitures neuves diminuent en moyenne de 5,0 % par an.

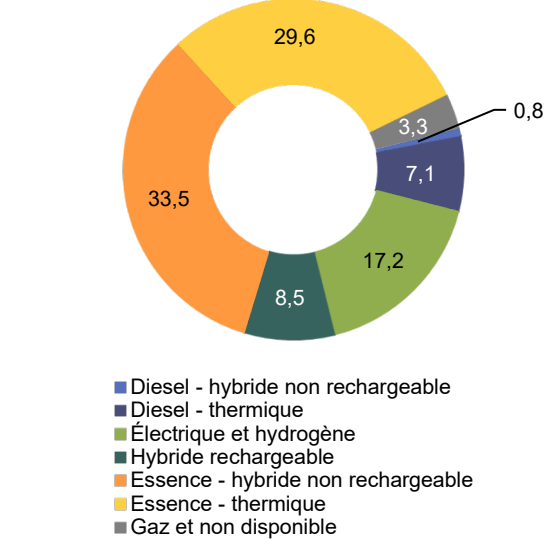
En 2024, la part des nouvelles motorisations (électriques et hybrides rechargeables) représente 25,7 % des ventes de voitures neuves, après 26,2 % en 2023 (figure G2-2). Avec 291 100 immatriculations en 2024 contre 298 500 en 2023, la motorisation électrique se replie de 2,5 % après les fortes hausses des années précédentes. Sa part de marché s'établit ainsi à 17,2 %, en hausse de 0,2 point sur un an. Les ventes de voitures hybrides rechargeables diminuent nettement après la forte hausse de 2023 : elles s'établissent à 145 000 unités en 2024 contre 161 000 en 2023, en baisse de 10,0 %. Leur part de marché passe ainsi de 9,2 % en 2023 à 8,5 % en 2024.

Figure G2-1 Immatriculations de voitures neuves en 2023 et 2024
En nombre de voitures



Champ : France métropolitaine, hors immatriculations provisoires et transit temporaire.
Source : SDES, RSVERO

Figure G2-2 Motorisations des voitures neuves en 2024
En %



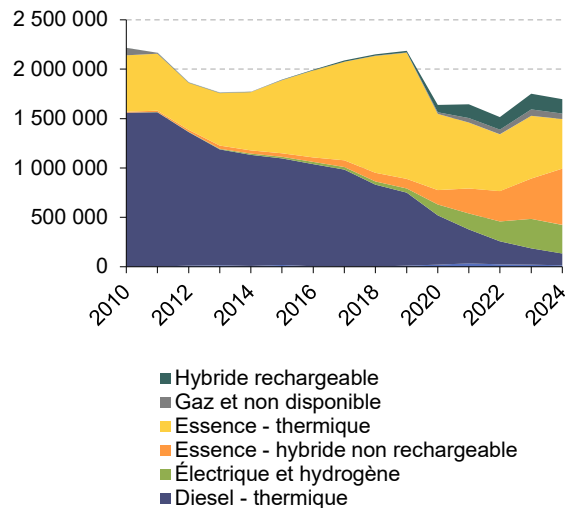
Champ : France métropolitaine, hors immatriculations provisoires et transit temporaire.
Source : SDES, RSVERO

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 2024 (figure G2-3). Avec 119 800 immatriculations en 2024, la part de marché du diesel thermique passe à 7,1 % après 9,4 % en 2023 et 15,3 % en 2022. De même, la motorisation hybride non rechargeable diesel est en recul avec une part de marché de 0,8 % en 2024, contre 1,2 % en 2023. Cette diminution du diesel ne profite plus aux voitures à motorisation thermique essence : en 2024, celles-ci représentent 29,6 % des immatriculations neuves (502 200 voitures) après 36,3 % en 2023 et 38,1 % en 2022. La motorisation essence hybride non rechargeable est, quant à elle, de nouveau en hausse en 2024 avec une part de marché de 33,5 % contre 23,2 % en 2023. Au total, la part de marché de la motorisation essence (y compris hybride non rechargeable) progresse de 3,6 points en 2024 et s'établit à 63,1 %. Enfin, les motorisations au gaz (essentiellement des bicarburations essence + GPL) diminuent légèrement, avec une part de marché de 3,3 % en 2024 contre 3,6 % en 2023.

Figure G2-3 Ventes de voitures neuves selon la motorisation

En nombre de voitures

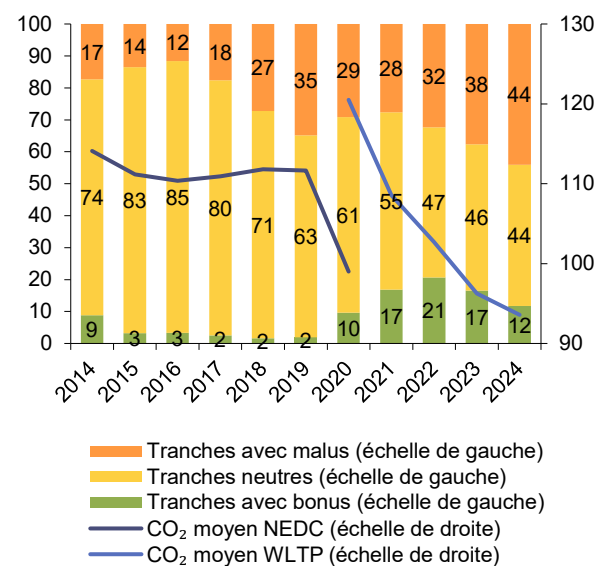


Champ : France métropolitaine, hors immatriculations provisoires et transit temporaire.

Source : SDES, RSVERO

Figure G2-4 Répartition des ventes de voitures neuves par tranche de bonus-malus et émissions de CO₂

Part en %, gramme de CO₂ par kilomètre



Note : au 1^{er} mars 2020, la norme WLTP de mesure des émissions de CO₂ des voitures particulières neuves a succédé à la norme NEDC. La norme WLTP induit une rupture de série dans les statistiques d'émissions : avec la nouvelle norme, les émissions moyennes de CO₂ des voitures neuves sur les mois de janvier et février 2020 sont estimées supérieures de 24 % environ à celles observées avec l'ancienne norme NEDC.

Champ : France métropolitaine, hors immatriculations provisoires et transit temporaire.

Source : SDES, RSVERO

BAISSE DES ÉMISSIONS MOYENNES DE CO₂ DES VOITURES NEUVES

Les émissions moyennes de CO₂ (exprimées en norme WLTP) des voitures immatriculées en 2024 s'établissent à 93,6 g/km contre 96,2 g/km en 2023 (figure G2-4). Cette baisse s'explique par la forte diminution de la part des voitures essence thermiques dans les immatriculations neuves. La part des voitures pouvant prétendre à un bonus écologique est en baisse en raison du durcissement au 1^{er} janvier 2024 des conditions d'attribution (un critère de score environnemental basé sur les émissions liées à la production des véhicules a été ajouté). 12 % des voitures neuves remplissent les critères d'attribution du bonus écologique en matière de motorisation, de poids et de score environnemental en 2024 (hors critère sur le prix) contre 17 % en 2023.

HAUSSE DES IMMATRICULATIONS DE MOTOCYCLETTES

Avec 215 700 unités, les immatriculations de motocyclettes neuves augmentent de nouveau en 2024 en France métropolitaine (+ 2,3 % après + 5,9 % en 2023). Depuis 2019, les ventes de motocyclettes neuves ont augmenté en moyenne de 1,2 % par an. En 2024, avec 65 700 unités, les ventes de cyclomoteurs neuves continuent leur chute (- 11,9 %) après une année 2023 déjà en baisse (- 19,0 %) - (figure G2-5).

HAUSSE DES IMMATRICULATIONS DE VÉHICULES UTILITAIRES LÉGERS

En 2024, les immatriculations de véhicules utilitaires légers augmentent très légèrement, de 0,7 %, après une nette hausse en 2023 (figure G2-6). 380 300 VUL neuves ont été vendus en 2024. Depuis 2019, les ventes de VUL neuves ont décru en moyenne de 4,5 % par an (figure G2-5). En 2024, la motorisation thermique diesel reste largement prédominante (77,5 %), devant les motorisations thermique essence (11,7 %) et électrique (7,1 %) - (figure G2-7).

Figure G2-5 Immatriculations annuelles de véhicules routiers à moteur neufs

Niveau en milliers ¹, évolutions en %

	Niveau 2024	Évolutions ²			
		2022	2023	2024	2024/2019
Cyclomoteurs	65,7	- 8,9	- 19,0	- 11,9	- 6,3
Motocycles	215,7	- 5,9	5,9	2,3	1,2
Voiturettes	30,7	- 2,9	20,4	20,7	19,3
Voitures particulières	1 696,5	- 8,0	15,8	- 3,2	- 5,0
dont électriques	291,1	25,2	47,0	- 2,5	46,7
dont hybrides rechargeables	145,0	- 9,9	28,2	- 10,0	50,8
VUL (camionnettes et VASP ≤ 3,5 t)	380,3	- 19,5	8,8	0,7	- 4,5
Véhicules lourds de transport de marchandises	44,3	0,3	11,0	- 1,1	- 2,8
dont camions	18,8	- 14,5	9,6	15,1	- 1,7
dont tracteurs routiers	25,5	11,6	11,8	- 10,4	- 3,6
VASP > 3,5 t	5,7	- 12,4	14,9	15,4	1,3
Autobus et autocars ³	6,3	- 17,1	3,5	6,1	- 1,6
Total	2 445,3	- 9,7	12,3	- 2,1	- 4,2

¹ En raison des arrondis, le total peut différer légèrement de la somme.

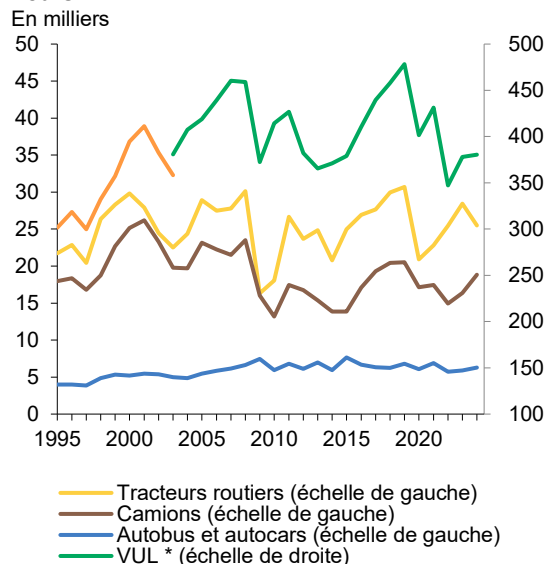
² Évolutions annuelles pour les années 2022, 2023, 2024 ; Évolution annuelle moyenne sur cinq ans pour 2024/2019.

³ Les immatriculations d'autobus électriques ont été révisées en 2022 et 2023, à la suite de signalements de dossiers frauduleux.

Champ : France métropolitaine, hors immatriculations provisoires et transit temporaire.

Source : SDES, RSVERO

Figure G2-6 Immatriculations annuelles des véhicules utilitaires et des véhicules lourds neufs



* VUL : à partir de 2003, camionnettes + VASP ≤ 3,5 t, auparavant, camionnettes seulement.

Champ : France métropolitaine, hors immatriculations provisoires et transit temporaire.

Source : SDES, RSVERO

BAISSE DES VENTES DE VÉHICULES LOURDS NEUFS DESTINÉS AU TRANSPORT DE MARCHANDISES

Les ventes de véhicules lourds destinés au transport de marchandises baissent de 1,1 % en 2024. Les immatriculations de tracteurs routiers, après trois années dynamiques, reculent nettement en 2024 (- 10,4 % après + 11,8 % en 2023). Les immatriculations de camions continuent leur progression (+ 15,1 % après + 9,6 % en 2023). La motorisation au gaz, principale alternative au diesel pour ce type de véhicules, se replie pour les camions en 2024 (4,6 % de part de marché contre 6,3 % en 2023). Elle est quasi stable pour les tracteurs routiers (1,4 % de part de marché en 2024 contre 1,5 % en 2023).

HAUSSE DES IMMATRICULATIONS D'AUTOBUS ET AUTOCARS

Les ventes d'autobus et d'autocars augmentent de nouveau en 2024 (+ 6,1 % après + 3,5 % en 2023). Depuis 2019, les ventes de ces véhicules sont toutefois en repli de 1,6% en moyenne par an. En 2024, les ventes d'autobus diminuent de 1,1 % tandis que les ventes d'autocars augmentent de 8,9 %. Les nouvelles motorisations se développent plus vite pour les autobus que pour les autocars compte tenu de leurs usages.

Pour les autobus, la conversion à la motorisation électrique est un enjeu important pour améliorer la qualité de l'air au cœur des agglomérations. Ainsi, la part de marché du diesel thermique dans les ventes d'autobus neufs s'est considérablement réduite, passant de 31,4 % en 2020 à 11,4 % en 2024. La part de marché des autobus à motorisation diesel hybride non rechargeable est stable à 9,3 % en 2024. Malgré un recul de 4,8 points à 44,9 % de part de marché en 2024, le gaz reste l'énergie dominante. L'électricité, dont la part de marché progresse de 5,1 points à 34,5 %, reste la deuxième motorisation pour cette catégorie.

Pour les autocars, la part de marché du diesel thermique reste prédominante compte tenu des plus longues distances effectuées par ces véhicules. Elle est à nouveau en hausse en 2024 (81,7 % de part de marché contre 79,0 % en 2023). La part du diesel hybride non rechargeable se contracte de 0,5 point à 7,9 %. La part du gaz décroît de 2,8 points à 9,2 % en 2024.

Figure G2-7 Répartition des immatriculations annuelles de véhicules lourds et VUL par motorisation
En %

Genre de véhicule et énergie	2020	2021	2022	2023	2024
Autobus ¹	100,0	100,0	100,0	100,0	100,0
Diesel thermique	31,4	14,8	7,5	11,5	11,4
Diesel hybride non rechargeable	21,2	7,7	5,2	9,3	9,3
Électricité	9,7	28,4	31,6	29,4	34,5
Gaz	36,8	49,1	55,8	49,7	44,9
Autre	0,9	0,0	0,0	0,0	0,0
Autocars	100,0	100,0	100,0	100,0	100,0
Diesel thermique	91,4	85,7	82,4	79,0	81,7
Diesel hybride non rechargeable	0,1	0,0	0,4	8,4	7,9
Gaz	8,4	14,0	15,6	12,0	9,2
Électricité	0,1	0,2	1,6	0,6	1,2
Autre	0,0	0,0	0,0	0,0	0,0
Camions y c. VASP lourds	100,0	100,0	100,0	100,0	100,0
Diesel thermique	96,3	95,6	93,7	90,8	92,9
Gaz	3,3	3,9	5,3	6,3	4,6
Électricité	0,1	0,3	0,9	2,8	2,3
Autre	0,3	0,2	0,1	0,1	0,2
Tracteurs routiers	100,0	100,0	100,0	100,0	100,0
Diesel thermique	96,3	96,5	97,1	98,2	97,9
Gaz	3,6	3,4	2,9	1,5	1,4
Autre	0,1	0,1	0,0	0,2	0,7
VUL	100,0	100,0	100,0	100,0	100,0
Diesel thermique	92,7	89,7	85,3	77,1	77,5
Diesel hybride non rechargeable	0,3	0,5	0,4	0,3	0,2
Essence thermique	3,9	5,3	7,3	11,9	11,7
Essence hybride non rechargeable	0,3	1,0	1,6	2,2	2,8
Électricité	2,2	2,8	4,8	7,9	7,1
Autre	0,5	0,8	0,6	0,6	0,7

¹ Les immatriculations d'autobus électriques ont été révisées en 2022 et 2023, à la suite de signalements de dossiers frauduleux.
Champ : France métropolitaine, hors immatriculations provisoires et transit temporaire.
Source : SDES, RSVERO

G3. Consommation de carburants routiers

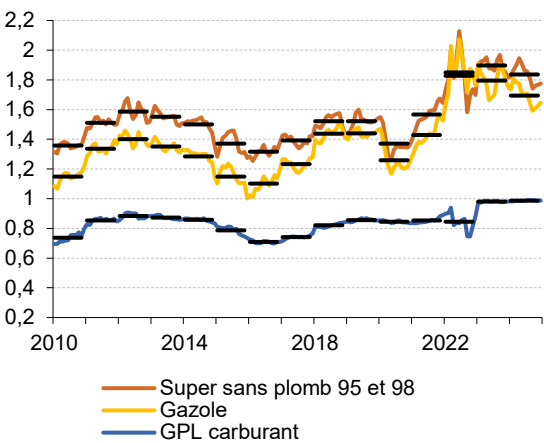
En 2024, les prix de l'essence et du gazole ont reculé par rapport à 2023, à 1,84 €/l et 1,69 €/l en moyenne. Les consommations unitaires des véhicules thermiques restent stables, à l'exception de celle des poids lourds qui continue de diminuer, mais à un rythme moins soutenu qu'en 2023. La consommation routière de gazole poursuit sa baisse en 2024 (- 3,1 %), alors que celle d'essence progresse encore (+ 4,1 %). En plein essor, la consommation routière d'électricité continue de croître en 2024 (+ 42,5 %).

L'ESSENCE ET LE GAZOLE MOINS CHERS À LA POMPE EN 2024 QU'EN 2023

En 2024, les prix moyens de l'essence et du gazole ont reculé par rapport à l'année précédente, respectivement de 3,2 % et 5,6 %. À la pompe, ils se sont établis à 1,84 €/l pour l'essence et 1,69 €/l pour le gazole. Ces prix avaient pourtant augmenté en début d'année, dans un contexte de tensions géopolitiques au Moyen-Orient et de réduction de la production de pétrole décidée par les pays de l'OPEP+, qui avait entraîné une hausse du prix du baril de *Brent*. Cette poussée des cours a toutefois été rapidement tempérée par une hausse de la production dans les pays hors OPEP, tandis que la demande mondiale de pétrole s'est essoufflée en raison du ralentissement de l'économie chinoise et de la baisse de la consommation américaine (*figure G3-1*).

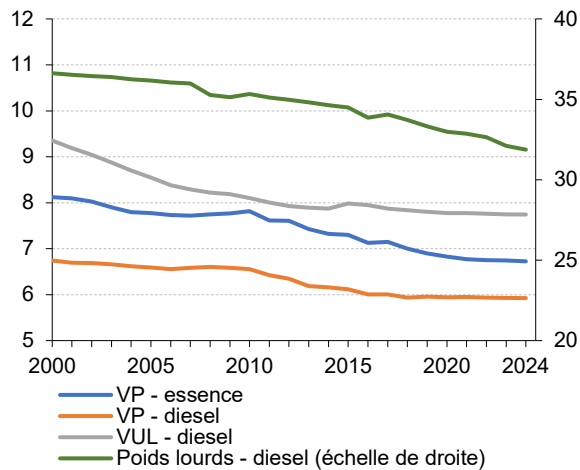
Les consommations unitaires moyennes des voitures particulières diesel et à essence, ainsi que celle des VUL thermiques, sont stables en 2024 par rapport à 2023. La consommation unitaire moyenne des poids lourds suit sa tendance de long terme et continue de décroître (- 0,7 %), moins rapidement cependant que l'année précédente (- 1,6 % en 2023 par rapport à 2022) - (*figure G3-2*).

Figure G3-1 Prix des carburants à la pompe
En €/L



Note : en trait noir horizontal, la moyenne annuelle.
Champ : France.
Sources : calculs SDES, d'après DGEC et CPDP

Figure G3-2 Consommation unitaire des véhicules
En L/100 km



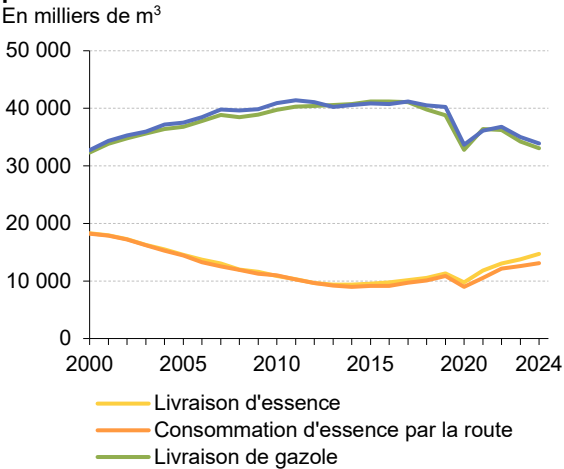
Champ : France métropolitaine.
Source : SDES, Bilan de la circulation

LA CONSOMMATION DE GAZOLE CONTINUE DE DÉCLINER AU PROFIT DE L'ESSENCE ET DE L'ÉLECTRICITÉ

Depuis 2015 et à l'exception du rebond d'après crise sanitaire, les volumes annuels de gazole livrés en France métropolitaine sont décroissants. Ils diminuent de 3,4 % en 2024 par rapport à l'année précédente, suite au recul de la consommation routière de gazole de 3,1 % sur la même période (*figure G3-3*). La consommation de gazole se contracte davantage pour les véhicules légers (- 4,1 %) que pour les véhicules lourds (- 1,2 %) – (*figures G3-4 et G3-5*). Pour les véhicules légers, la contraction résulte principalement des voitures diesel thermiques dont le parc et le parcours moyen ont conjointement diminué en France métropolitaine (*Fiche G1*). Concernant les poids lourds dont le parc en métropole est stable en 2024, la moindre demande de gazole s'explique par les diminutions simultanées de leur consommation unitaire et de leur circulation sur le territoire.

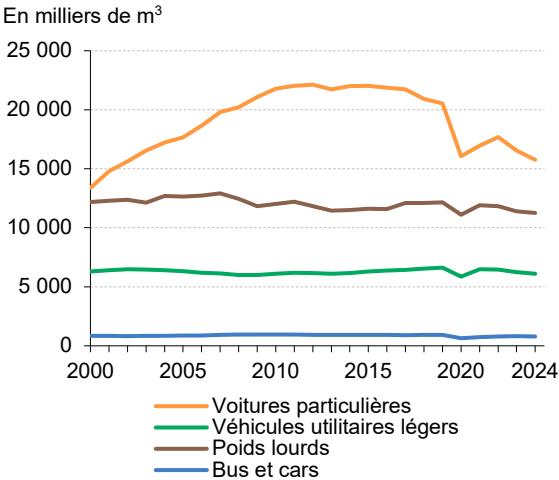
Par substitution, la dédiésélisation enclenchée du parc des voitures particulières induit une augmentation de la consommation routière d'essence. Celle-ci progresse en 2024 de 4,1 % sur un an, légèrement plus qu'en 2023 (+ 3,4 %). Le déclin du diesel s'opère également au profit de la motorisation électrique, dont la consommation routière d'énergie continue de croître en 2024 (+ 42,5 % par rapport à l'année précédente). La consommation d'électricité des véhicules légers et celle des poids lourds augmentent à des rythmes comparables (+ 42,4 % et + 44,4 % respectivement en 2024). Toutefois, pris dans leur ensemble, l'usage des véhicules légers a consommé près de 30 fois plus d'électricité que celui des poids lourds (figure G3-6).

Figure G3-3 Consommation d'essence et de gazole par la route



Champ : France métropolitaine.
Sources : SDES, Bilan de la circulation ; CPDP

Figure G3-4 Consommation de gazole, selon le type de véhicules



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 %

Données provisoires		Consommation totale				
		Niveau 2024	Évolutions annuelles			Évolution annuelle moyenne
			2022	2023	2024	2024/2019
Essence	Motocycles	587	12,7	- 3,0	9,4	0,7
	Voitures particulières	10 905	14,4	3,4	3,4	4,0
	Véhicules utilitaires légers	256	20,2	20,4	23,5	17,2
	Total véhicules légers français	11 749	14,4	3,4	4,1	4,0
	VP et VUL étrangers	1 351	29,4	3,5	4,5	2,3
	Total consommation routière d'essence	13 100	15,8	3,4	4,1	3,8
Gazole	Voitures particulières	14 818	3,4	- 6,4	- 4,8	- 5,2
	Véhicules utilitaires légers	6 109	- 0,5	- 3,5	- 2,1	- 1,6
	Total véhicules légers français	20 927	2,3	- 5,6	- 4,1	- 4,2
	VP et VUL étrangers	942	21,5	- 6,7	- 5,0	- 4,6
	Total véhicules légers	21 869	3,0	- 5,6	- 4,1	- 4,2
	Poids lourds	7 960	- 0,6	- 3,7	- 1,1	- 1,5
	Bus et cars	741	6,7	- 2,8	- 1,5	- 2,9
	Total véhicules lourds français	8 700	- 0,1	- 3,7	- 1,1	- 1,6
	Véhicules lourds étrangers	3 354	- 0,3	- 2,7	- 1,3	- 1,5
	Total véhicules lourds	12 055	- 0,1	- 3,4	- 1,2	- 1,6
	Total consommation routière de gazole	33 924	1,9	- 4,9	- 3,1	- 3,3
Livraison de carburants						
	Essence	14 719	10,6	5,3	7,1	5,4
	Gazole	33 089	- 0,5	- 5,5	- 3,4	- 3,1

Champ : France métropolitaine.
Sources : SDES, Bilan de la circulation ; CPDP

partie G : bilan de la circulation

Figure G3-6 **Consommation d’électricité par type de véhicules**
Niveau en GWh, évolutions en %

Données provisoires		Consommation totale				
		Niveau 2024	Évolutions annuelles			Évolution annuelle moyenne
			2022	2023	2024	2024/2019
Électricité	Voitures particulières électriques	2 321,8	79,5	50,2	45,7	59,0
	Voitures particulières hybrides rechargeables	494,0	84,5	40,8	31,8	57,5
	Véhicules utilitaires légers	248,7	26,9	38,3	36,1	28,0
	Total Véhicules légers	3 064,5	73,8	47,4	42,4	54,2
	Poids lourds	19,3	101,6	260,3	197,1	77,6
	Bus et cars	87,0	49,9	40,2	29,6	47,0
	Total Véhicules lourds	106,3	51,4	48,2	44,4	50,5
	Total consommation routière d'électricité	3 170,8	73,0	47,4	42,5	54,0

Notes : calculs selon l'hypothèse que la part de circulation réalisée en mode électrique est de 15 % pour les voitures hybrides diesel et de 25 % pour les voitures hybrides à essence. L'hypothèse de consommation unitaire est fixée à 25 kWh pour 100 km pour les VUL et à 100 kWh pour les véhicules lourds.
Champ : France métropolitaine.
Sources : SDES, Bilan de la circulation

Annexes

- Annexes dématérialisées ou séries longues
- Nomenclatures utilisées dans le rapport
- Définitions
- Sigles et abréviations
- Liens utiles



Annexes dématérialisées ou séries longues

Les annexes (tableaux de données sous forme de séries longues) du rapport sont disponibles au format électronique sur le site internet du service des données et études statistiques (SDES), service statistique du ministère en charge de l'environnement : www.statistiques.developpement-durable.gouv.fr / rubrique : transport / bilan et chiffres-clés du transport / bilan annuel des transports / données.

Le SDES met également régulièrement à disposition des séries de données via une application dédiée, Dido (Diffusion des données) : www.statistiques.developpement-durable.gouv.fr/catalogue. Ce catalogue contient notamment des séries sur les [transports](#).

Nomenclatures utilisées dans le rapport

NOMENCLATURES DES TABLEAUX DE LA PARTIE B « ENTREPRISES FRANÇAISES DE TRANSPORT »

Transport de voyageurs	
Ferroviaire (voyageurs)	49.10Z
Transport collectif urbain	49.31Z
Routier (cars)	49.39A, 49.39B
Aérien (voyageurs)	51.10Z
Taxis (et VTC)	49.32Z
Autre transport de voyageurs	49.39C, 50.10Z, 50.30Z
Transport de marchandises	
Ferroviaire (fret)	49.20Z
Routier de fret et services de déménagement	49.41A, 49.41B, 49.41C, 49.42Z
Par conduites	49.50Z
Maritime (fret)	50.20Z
Fluvial (fret)	50.40Z
Aérien (fret)	51.21Z
Autres services de transport	
Entreposage et manutention	52.10A, 52.10B, 52.24A, 52.24B
Services auxiliaires	52.21Z, 52.22Z, 52.23Z
Organisation du transport de fret	52.29A, 52.29B
Activités de poste et de courrier	
53.10Z, 53.20Z	
Autres services de transport (y compris activités de poste et de courrier)	
Entreposage et manutention	52.10A, 52.10B, 52.24A, 52.24B
Services auxiliaires	52.21Z, 52.22Z, 52.23Z
Organisation du transport de fret	52.29A, 52.29B
Activités de poste et de courrier	53.10Z, 53.20Z

NOMENCLATURES DES TABLEAUX DE LA PARTIE C « EMPLOI ET MARCHÉ DU TRAVAIL »

Transport principalement de voyageurs	
Ferroviaire (y.c. fret, y.c. infrastructures SNCF)	49.10Z, 49.20Z, 52.21Z
Transport collectif urbain	49.31Z
Transport routier de voyageurs (cars)	49.39A, 49.39B
Aérien	51.10Z
Maritime et fluvial	50.10Z, 50.30Z
Autre transport de voyageurs dont taxis et VTC	49.32Z, 49.39C 49.32Z
Transport de marchandises (hors ferroviaire)	
Routier de fret et services de déménagement	49.41A, 49.41B, 49.41C, 49.42Z
Par conduites	49.50Z
Aérien	51.21Z
Maritime et fluvial	50.20Z, 50.40Z
Autres services de transport	
Entreposage et manutention	52.10A, 52.10B, 52.24A, 52.24B
Exploitation des infrastructures (hors infrastructures SNCF)	52.22Z, 52.23Z
Organisation du transport de fret dont messagerie et fret express	52.29A, 52.29B 52.29A
Activités de poste et de courrier	
53.10Z, 53.20Z	

NOMENCLATURE DES ACTIVITÉS FRANÇAISES (NAF RÉV.2)
TRANSPORTS ET ENTREPOSAGE : DIVISIONS 49 À 53

Code A 129	Divisions. Groupes NAF rév.2	Intitulés NAF rév.2	Intitulés détaillés	Codes NAF rév.2
H49A	49.1, 49.2	Transports ferroviaires	Transports ferroviaires interurbains de voyageurs	49.10Z
			Transports ferroviaires de fret	49.20Z
H49B	49.3	Autres transports terrestres de voyageurs	Transports urbains et suburbains de voyageurs	49.31Z
			Transports de voyageurs par taxis	49.32Z
			Transports routiers réguliers de voyageurs	49.39A
			Autres transports routiers de voyageurs	49.39B
			Téléphériques et remontées mécaniques	49.39C
H49C	49.4, 49.5	Transports routiers de fret et par conduites	Transports routiers de fret interurbains	49.41A
			Transports routiers de fret de proximité	49.41B
			Location de camions avec chauffeur	49.41C
			Services de déménagement	49.42Z
			Transports par conduites	49.50Z
H50Z	50	Transports par eau	Transports maritimes et côtiers de passagers	50.10Z
			Transports maritimes et côtiers de fret	50.20Z
			Transports fluviaux de passagers	50.30Z
			Transports fluviaux de fret	50.40Z
H51Z	51	Transports aériens	Transports aériens de passagers	51.10Z
			Transports aériens de fret	51.21Z
			Transports spatiaux	51.22Z
H52Z	52	Entreposage et services auxiliaires des transports	Entreposage et stockage frigorifique	52.10A
			Entreposage et stockage non frigorifique	52.10B
			Services auxiliaires des transports terrestres	52.21Z
			Services auxiliaires des transports par eau	52.22Z
			Services auxiliaires des transports aériens	52.23Z
			Manutention portuaire	52.24A
			Manutention non portuaire	52.24B
			Messagerie, fret express	52.29A
H53Z	53	Activités de poste et de courrier	Affrètement et organisation des transports	52.29B
			Activités de poste dans le cadre d'une obligation de service universel	53.10Z
			Autres activités de poste et de courrier	53.20Z

Le secteur des transports intègre les entreprises de remorquage automobile dans les services auxiliaires de transport terrestre (52.21Z) (anciennement dans l'entretien et la réparation automobile (50.2Z en NAF rév.1.2)) ainsi que les activités postales (antérieurement classées avec les télécommunications dans les services aux entreprises).

Définitions

Circulation routière

Nombre de kilomètres total parcourus par l'ensemble des véhicules.

Mode de transport

Un mode de transport désigne une forme particulière de transport qui se distingue principalement par le véhicule mis en œuvre, et par conséquent par l'infrastructure utilisée.

Sont distingués :

- le transport routier ;
- le transport ferroviaire ;
- les autres transports guidés (tramways, téléphériques, funiculaires, etc.) ;
- le transport par conduites (gazoducs, oléoducs, etc.) ;
- le transport fluvial (ou par voies navigables) ;
- le transport maritime ;
- le transport aérien ;
- le transport spatial.

Le transport multimodal correspond à l'association de plusieurs modes de transport.

En plus de ces modes, un regroupement des transports en ville est désigné sous le terme de transport collectif urbain. Cette catégorie comprend des transports déployant des technologies et des infrastructures diverses : route pour le bus, rail pour le métro, RER et Transilien, etc.

Pavillon

Pays d'immatriculation d'un véhicule.

Tonne-kilomètre (t-km)

La tonne-kilomètre correspond au transport d'une tonne de marchandises sur un kilomètre. Cette unité commune permet de comparer les différents modes de transport de marchandises (à l'exception du transport maritime) et notamment de calculer les différentes parts modales.

Transport pour compte d'autrui

Transport rémunéré de voyageurs ou de marchandises pour le compte de tiers. On parle aussi de transport public. Dans le transport de marchandises, le transporteur n'est pas propriétaire de la marchandise.

Transport pour compte propre

Le transport pour « compte propre » des ménages et des entreprises correspond à la production faite par et pour eux-mêmes. Ce transport n'est pas réalisé par un prestataire de service (public ou privé) en échange d'un paiement, il ne donne pas lieu à livraison de service à autrui et sa valeur n'est pas observable sur un marché.

Le compte satellite s'écarte du cadre central de la Comptabilité nationale sur la notion de production. En effet, il intègre, en sus de la définition standard de la production de service vue comme livraison de ce service à autrui, le transport pour compte propre, dont il estime la valeur, en le considérant comme un transport autoproduit dit en « compte propre ». La voiture particulière est le moyen de transport majoritairement employé dans le cadre de la production des ménages pour compte propre.

Train-kilomètre (train-km)

Unité de mesure du transport ferroviaire de marchandises combinant le nombre de trains et la distance du déplacement. Par exemple, un train-km est l'équivalent d'un train de marchandises déplacé sur un kilomètre ou de deux trains déplacés sur 500 mètres.

Véhicule-kilomètre (veh-km)

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

Voyageur-kilomètre (voy-km)

Produit du nombre de voyages par la distance moyenne parcourue. C'est aussi égal au produit du nombre de voyageurs par la distance moyenne parcourue par voyageur. Cette unité commune permet de comparer les différents modes de transport de voyageurs (à l'exception du transport maritime) et notamment de calculer les différentes parts modales. Dans l'aérien, le terme équivalent plus fréquemment usité est le **passagerkilomètre transporté (PKT)**.

A | TRANSPORT ET ACTIVITÉ ÉCONOMIQUE

Branche et secteur

Une branche (branche d'activité) regroupe des unités de production homogènes, c'est-à-dire qui fabriquent des produits (ou rendent des services) qui appartiennent au même item de la nomenclature d'activité économique considérée.

Un secteur regroupe des entreprises qui ont la même activité principale (selon la nomenclature d'activité économique considérée). L'activité d'un secteur n'est donc pas tout à fait homogène et comprend des productions ou services secondaires qui relèveraient d'autres items de la nomenclature que celui du secteur considéré.

En 2018, 89 % du chiffre d'affaires des entreprises des secteurs des transports et entreposage (divisions 49 à 52 de la NAF rév. 2) relève de la branche transports et entreposage *stricto sensu* et les 11 % restants relèvent d'autres branches.

Mais à un niveau plus fin de la nomenclature, il existe des différences importantes entre le CA des branches et celui des secteurs. C'est par exemple le cas pour le transport ferroviaire.

Branches utilisatrices de transport

Sous cette appellation sont regroupées les branches qui produisent des biens ou réalisent des services nécessitant du transport. Il s'agit de l'agriculture, sylviculture et pêche, des branches manufacturières (industries, cokéfaction et raffinage), de la construction et du commerce, réparation d'automobiles et de motocycles.

Brent

Le *Brent* est un pétrole assez léger, issu d'un mélange de la production de 19 champs de pétrole situés en mer du Nord. Il est coté à Londres. Malgré une production limitée, la cotation du Brent (avec le *West Texas Intermediate - WTI*) sert de prix de référence au niveau mondial.

Produit intérieur brut (PIB)

Valeur de tous les biens et services produits diminuée de la valeur des biens et services utilisés pour leur production. C'est un agrégat représentant le résultat final de l'activité de production des unités productrices résidentes, dont l'objet est de mesurer l'activité économique.

Il peut se définir de trois manières :

- la somme des valeurs ajoutées brutes des différents secteurs institutionnels ou des différentes branches d'activité, augmentée des impôts et diminuée des subventions sur les produits (lesquels ne sont pas affectés aux secteurs et aux branches d'activité) ;
- la somme des emplois finals intérieurs de biens et de services (consommation finale effective, formation brute de capital fixe, variations de stocks), augmentée des exportations, diminuée des importations ;
- la somme des emplois des comptes d'exploitation des secteurs institutionnels (rémunération des salariés, impôts sur la production) augmentée des importations et diminuée des subventions, excédent brut d'exploitation et revenu mixte.

B | DÉMOGRAPHIE DES ENTREPRISES

Auto-entrepreneur (auto-entreprise) devenu(e) micro-entrepreneur (microentreprise)

Le régime de l'« auto-entrepreneur » s'applique depuis le 1^{er} janvier 2009 aux personnes physiques qui créent ou possèdent déjà une entreprise individuelle pour exercer une activité commerciale, artisanale ou libérale (hormis certaines activités exclues), à titre principal ou complémentaire, et dont l'entreprise individuelle remplit les conditions du régime fiscal de la microentreprise et qui opte pour exercer en franchise de TVA.

Depuis le 19 décembre 2014, (loi Pinel du 18 juin 2014) le terme de « micro-entrepreneur » se substitue à celui d'« auto-entrepreneur ».

Ce régime doit être distingué à la fois du régime micro-fiscal (dit parfois régime fiscal de la microentreprise) ainsi que de la catégorie des microentreprises (*article 51 et décret n°2008-1354 de la loi de modernisation de l'économie (LME)*).

www.insee.fr/fr/methodes/default.asp?page=definitions/auto-entrepreneur.htm

www.insee.fr/fr/methodes/default.asp?page=definitions/regime-fiscal-micro-entrep.htm

www.insee.fr/fr/metadonnees/definition/c1079

Création d'entreprise

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

Défaillance d'entreprise

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

Immatriculation (création) de microentreprise

Le nombre de créations de microentreprises intègre toutes les entreprises créées sous ce régime, qu'elles aient ou non effectivement démarré leur activité, y compris celles à qui ce régime a été refusé après la déclaration de création : le terme *immatriculation* est donc préférable à création pour ce régime particulier.

Taux de créations d'entreprises

Rapport entre les créations d'entreprises pour une année n et le nombre (stock) d'entreprises au 31/12/année n-1.

Taux de défaillances d'entreprises

Rapport entre les défaillances d'entreprises pour une année n et le nombre (stock) d'entreprises au 31/12/année n-1.

B | COMPTES DES ENTREPRISES DE TRANSPORT

Bénéfice Avant Intérêts, Impôts, Dépréciation et Amortissement (BAIIDA)

Le bénéfice avant intérêts, impôts, dépréciation et amortissement (BAIIDA) ou, en anglais, *earnings before interest, taxes, depreciation, and amortization* (EBITDA) désigne le bénéfice d'une société avant que n'en soient soustraits les intérêts, les impôts et taxes, les dotations aux amortissements et les provisions sur immobilisations. Ce n'est pas un indicateur normalisé car le contenu peut différer d'une entreprise à une autre. On le trouve parfois sous un autre terme, OIBDA, *operating income before depreciation and amortization*, profit d'activité avant dotations aux amortissements et provisions. Il met en évidence le profit généré par l'activité indépendamment des conditions de son financement (les charges financières), des contraintes fiscales (impôts et taxes), et du renouvellement de l'outil d'exploitation (amortissements). Il est proche de l'excédent brut d'exploitation (EBE), à la différence que ce dernier est avant écritures relatives aux provisions d'exploitation (dotations et reprises de provisions sur stocks et créances clients).

Le bénéfice avant intérêts et impôts (BAI), ou en anglais *earnings before interest, taxes*, (EBIT) figure généralement dans les comptes sous le nom *de Operating Profit*. Le BAI est donc très proche du résultat d'exploitation.

Le bénéfice avant intérêts, impôts, dépréciation, amortissement et loyers (BAIIDAL) ou *Earnings Before Interests, Taxes, Depreciation, Amortization and Rents* (EBITDAR) en anglais. Cet agrégat est le même que le BAI_A, à l'exception des loyers et des coûts de restructuration qui sont exclus des charges. Il est adapté aux secteurs finançant une part significative de leurs actifs au moyen de contrats de location opérationnelle, tels que ceux de l'aérien.

Capacité d'autofinancement (CAF)

La capacité d'autofinancement représente les ressources brutes restant à l'entreprise à l'issue de l'exercice. L'entreprise peut choisir soit de les distribuer, soit de les réserver au financement de ses investissements. Au contraire du résultat net comptable, elle ne prend pas en compte les flux se rapportant aux opérations d'appréciation ou de dépréciation du capital. La capacité d'autofinancement est le montant dégagé par l'activité de l'entreprise disponible pour financer des investissements.

Chiffre d'affaires net (CA)

Le chiffre d'affaires net représente le montant des affaires (hors taxes) réalisées par l'entreprise avec les tiers dans l'exercice de son activité professionnelle normale et courante. Il correspond à la somme des ventes de marchandises, de produits fabriqués, des prestations de services et des produits des activités annexes.

Comptes de l'ensemble du secteur

Les comptes des entreprises sont donnés par le dispositif Ésane de l'Insee, qui succède au système unifié de statistiques d'entreprises (Suse) et aux enquêtes annuelles sur les entreprises (EAE). Le dispositif Ésane combine des données administratives (fiscales et sociales) et des données obtenues à partir d'un échantillon d'entreprises (enquête sectorielle annuelle/ESA).

L'enquête sectorielle annuelle (ESA) aborde les thèmes de l'activité principale exercée, l'emploi, la répartition du [chiffre d'affaires](#) par produit ainsi que les modifications des conditions d'exercice de l'activité (restructurations). Cette enquête est adressée à environ 120 000 entreprises en France métropolitaine.

Consommation de capital fixe

C'est la dépréciation subie par le capital fixe au cours de la période considérée par suite d'usure normale et d'obsolescence prévisible.

Le terme « brut » dans les expressions comme « produit intérieur brut » ou « formation brute de capital fixe » signifie que la consommation de capital fixe n'a pas été soustraite. Quand on la soustrait de ces grandeurs, leur valeur est dite « nette ».

Consommations intermédiaires (CI)

Ce sont les valeurs des [biens](#) et [services](#) transformés ou entièrement consommés au cours du processus de production. L'usure des actifs fixes mis en œuvre n'est pas prise en compte ; elle est enregistrée dans la consommation de capital fixe.

Coût du personnel de conduite (dans le transport routier de fret)

Le coût du personnel de conduite intègre les salaires (et charges sociales) ainsi que les frais de déplacement. Pour plus d'information voir [CNR - Évolution des coûts de personnel de conduite - Janvier 2024](#).

Excédent brut d'exploitation (EBE)

Il est égal à la valeur ajoutée, diminué de la rémunération des salariés, des autres impôts sur la production (voir « [Impôts sur la production et les importations](#) ») et augmenté des subventions d'exploitation. Pour les entreprises individuelles, le solde du compte d'exploitation est le [revenu mixte](#). L'excédent d'exploitation peut être calculé net, si l'on retranche la [consommation de capital fixe](#).

Formation brute de capital fixe (FBCF)

La formation brute de capital fixe (FBCF) est constituée par les acquisitions moins les cessions d'actifs fixes réalisées par les producteurs résidents. Les actifs fixes sont les actifs corporels ou incorporels issus de processus de production et utilisés de façon répétée ou continue dans d'autres processus de production pendant au moins un an.

Impôts sur la production et les importations

Les impôts sur la production et les [importations](#) sont des versements obligatoires sans contrepartie, en espèces ou en nature, prélevés par les [administrations publiques](#) ou par les institutions de l'Union européenne (UE). Ces impôts sont dus quel que soit le montant des bénéfices obtenus. Ils comprennent les impôts sur les produits et les autres impôts sur la production.

Production

La production comprend le chiffre d'affaires (CA) et les productions stockées et immobilisées dont il faut retrancher les coûts d'achats des marchandises (= *achats de marchandises* + *variation de stock marchandises*). Dans les transports, production et CA sont comparables (en 2014 la production varie entre 73 % et 125 % du CA selon les sous-secteurs), ce qui n'est pas le cas par exemple dans le commerce où le coût d'achats des marchandises vendues est très important.

Résultat courant avant impôts (RCAI)

Le résultat courant avant impôts est égal aux produits d'exploitation (notamment les sommes reçues qui relèvent de l'activité de l'entreprise, soit les ventes de biens, prestations de services, etc.)

- + quotes-parts de résultats sur opérations faites en commun : produits, au sens comptable du terme (par exemple, résultat des opérations faites par l'intermédiaire d'une société en participation)
- + produits financiers (intérêts courus, gains de change, revenus tirés des comptes en banque)
- charges d'exploitation (sommes versées en contrepartie de marchandises, approvisionnements, travaux et services consommés, etc.)
- quotes-parts de résultats sur opérations en commun : charges au sens comptable du terme
- charges financières (par exemple : intérêts des emprunts, escomptes accordés à des clients, pertes de change supportées).

Taux d'autofinancement [CAF / FBCF]

Rapporte la capacité d'autofinancement à la formation brute de capital fixe.

Taux d'épargne [CAF / VAb]

Rapporte la capacité d'autofinancement à la valeur ajoutée brute.

Taux d'investissement [FBCF / VAb]

Rapporte la formation brute de capital fixe à la valeur ajoutée brute.

Taux de marge brute [EBE / VAb]

Rapporte l'excédent brut d'exploitation à la valeur ajoutée brute.

Taux de valeur ajoutée brute [VAb / CA]

Rapporte la valeur ajoutée brute au chiffre d'affaires.

Valeur ajoutée brute (VAb)

Elle est égale à la valeur de la production diminuée de la consommation intermédiaire.

C | TRANSPORTS, EMPLOI ET MARCHÉ DU TRAVAIL

Convention collective

Le Code du travail fixe les règles générales applicables aux relations de travail entre employeurs et salariés de droit privé. Dans ce cadre, les partenaires sociaux négocient des conventions qui viennent compléter le droit du travail. La convention collective couvre l'ensemble des conditions d'emploi, de formation professionnelle et de travail ainsi que les garanties sociales. Le champ d'application des conventions peut être interprofessionnel ou professionnel. Il s'agit dans ce dernier cas d'une convention ou d'un accord dit de branche.

Les **demandes d'emploi enregistrées (DEE)** sont le flux des inscriptions à France Travail de demandeurs d'emploi, sur une période donnée (le mois, le trimestre).

Demandeurs d'emploi

Les **demandeurs d'emploi en fin de mois (DEFM)** sont les personnes inscrites à France Travail à la fin du mois ou du trimestre considéré.

Les catégories de demandeurs d'emploi

Les demandeurs d'emploi inscrits à France Travail sont regroupés en différentes catégories, conformément aux recommandations du rapport du Conseil national de l'information statistique (Cnis) sur la définition d'indicateurs en matière d'emploi, de chômage, de sous-emploi et de précarité de l'emploi ([rapport n° 108 - septembre 2008](#)).

Il existe cinq catégories statistiques qui regroupent les demandeurs d'emploi en fonction de leur position actuelle face à l'emploi (catégories A à E). Dans les fichiers administratifs de France Travail, huit catégories de demandeurs d'emploi sont utilisées (catégories 1 à 8). Ces dernières catégories ont été définies par arrêté (arrêté du 5 février 1992 complété par l'arrêté du 5 mai 1995). Depuis le mois de mars 2009, les publications sont fondées sur les catégories statistiques et non plus sur les catégories administratives.

Le tableau suivant présente les catégories utilisées à des fins de publication statistique à partir de mars 2009 et la correspondance avec les catégories administratives auxquelles France Travail a recours dans sa gestion des demandeurs d'emploi.

Catégories statistiques		Catégories administratives
Catégorie A	Demandeurs d'emploi tenus de faire des actes positifs de recherche d'emploi, sans emploi	Catégories 1, 2 et 3 hors activité réduite
Catégorie B	Demandeurs d'emploi tenus de faire des actes positifs de recherche d'emploi, ayant exercé une activité réduite courte (<i>i.e.</i> de 78 heures ou moins au cours du mois).	Catégories 1, 2 et 3 en activité réduite
Catégorie C	Demandeurs d'emploi tenus de faire des actes positifs de recherche d'emploi, ayant exercé une activité réduite longue (<i>i.e.</i> de plus de 78 heures au cours du mois).	Catégories 6, 7 et 8
Catégorie D	Demandeurs d'emploi non tenus de faire des actes positifs de recherche d'emploi (en raison d'un stage, d'une formation, d'une maladie, etc.), sans emploi	Catégorie 4
Catégorie E	Demandeurs d'emploi non tenus de faire des actes positifs de recherche d'emploi, en emploi (par exemple : bénéficiaires de contrats aidés).	Catégorie 5
Catégories A, B et C	Demandeurs d'emploi immédiatement disponibles pour occuper un emploi, tenus de faire des actes positifs de recherche d'emploi.	Catégories 1, 2, 3, 6, 7 et 8

La notion de demandeur d'emploi inscrit à France Travail est différente de celle de chômeur au sens du Bureau international du travail (BIT) : certains demandeurs ne sont pas considérés comme chômeurs au sens du BIT et inversement certains chômeurs au sens du BIT ne sont pas inscrits à France Travail.

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

annexes

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

L'emploi salarié au 31 décembre est une estimation du SDES qui repose sur les statistiques de l'emploi salarié au 31 décembre provenant des estimations trimestrielles d'emploi coproduites par l'Insee, la Dares et l'Urssaf Caisse nationale.

L'emploi salarié en moyenne annuelle est la moyenne des quatre niveaux d'emploi salarié de fin de trimestre, eux-mêmes estimés selon la méthode décrite sur la fiche C1.

L'indicateur de tension est le rapport du nombre d'offres d'emploi collectées au nombre de demandes d'emploi enregistrées en catégorie A sur une même période (OEC/DEE). Il s'analyse en évolution car son niveau diffère sensiblement selon les métiers qui ont des modes de recrutement et un degré de recours aux offres d'emploi collectées par France Travail différents.

L'indice du coût du travail décrit le coût horaire du travail (salaires et charges). Il est calculé en rapportant au volume horaire de travail, la somme de la masse salariale, des charges sociales et des autres coûts après prise en compte des exonérations de charges.

Le **marché du travail « transport et logistique »** est défini à partir des métiers concernés par les offres et les demandes d'emploi gérées par France Travail. Ces métiers sont transversaux aux secteurs d'activité. Par exemple, le métier de conducteur de poids lourds sur longue distance peut être exercé dans une entreprise du commerce ou de l'industrie.

La **masse salariale** est le cumul des rémunérations brutes des salariés de l'établissement (hors cotisations patronales). Elle comprend, outre le salaire brut, les compléments légaux, conventionnels ou attribués à l'initiative de l'employeur, sous forme de primes, de rémunération des heures supplémentaires, de gratifications et d'avantages en nature ; elle ne comprend pas les indemnités de chômage partiel.

Le **nombre moyen d'heures supplémentaires par tête** est calculé comme le rapport entre le nombre total d'heures supplémentaires trimestrielles déclarées à l'enquête Acemo par chaque entreprise et ses effectifs salariés à temps complet à la fin du trimestre.

Les **offres d'emploi collectées** (OEC) sont le flux des offres collectées par France Travail sur une période donnée (le mois, le trimestre).

Pouvoir d'achat

Le pouvoir d'achat désigne ce que l'on peut consommer ou épargner avec son revenu. Pour connaître l'évolution du pouvoir d'achat, il faut connaître l'évolution des prix, mais aussi l'évolution des revenus : si les revenus augmentent plus vite que les prix, le pouvoir d'achat augmente.

Salaire moyen par tête (SMPT)

Le salaire moyen par tête (SMPT) est calculé en rapportant la masse salariale à l'effectif salarié en moyenne annuelle. Il est issu des données de l'Urssaf Caisse nationale.

D2 | ÉMISSIONS

Gaz à effet de serre (GES)

Les six GES du panier de Kyoto sont les suivants : dioxyde de carbone (CO₂), méthane (CH₄), protoxyde d'azote (N₂O), hexafluorure de soufre (SF₆), hydrocarbures (HFC) et perfluorocarbures (PFC).

CO₂e = Équivalent CO₂ = unité permettant d'exprimer l'impact de tous les gaz à effet de serre dans une unité de mesure commune. Cette unité s'appuie sur le potentiel de réchauffement global d'une masse d'un gaz à effet de serre (CH₄, N₂O ou gaz fluorés) calculé relativement à une même masse de CO₂.

Polluants atmosphériques

Les polluants émis majoritairement par les transports sont les oxydes d'azote (NO_x), le cuivre (Cu), le zinc (Zn) et le plomb (Pb). Les transports émettent également d'autres polluants mais dans des proportions plus faibles : par exemple des particules de diamètre inférieur à 10 µm (PM₁₀), inférieur à 2,5 µm (PM_{2,5}) et inférieur à 1 µm (PM₁).

Soute aérienne

On appelle soute la partie d'un avion située dans le fuselage où l'on entrepose des bagages ou du matériel et tout réduit aménagé au-dessous ou au-dessus du sol pour entreposer du combustible.

Soute maritime

Une soute est la partie d'un bateau aménagée dans l'entrepont ou la cale où l'on entrepose le matériel ou les provisions et les vivres.

Trafic maritime domestique

Le trafic maritime domestique correspond aux liaisons entre deux ports en France, quelle que soit la nationalité du navire.

Trafic maritime international

Le trafic maritime international correspond aux liaisons entre un port en France et un port à l'étranger, quelle que soit la nationalité du navire.

D3 | ACCIDENTALITÉ

Accidents aériens

Champ : accidents corporels sur le territoire français métropolitain, quelle que soit la nationalité de l'avion, couvrant :

- le transport public ou l'aviation commerciale (avions et hélicoptères des compagnies aériennes) ;
- l'aviation générale (avions, hélicoptères et ULM des aéroclubs, écoles, sociétés, privés) ;
- le travail aérien (avions, hélicoptères et ULM des sociétés et des privés pour épandage agricole, photo-cinéma, publicité aérienne, surveillance, hélitreuillage, etc.)

Dans le cas de collisions entre deux aéronefs ou plus, il y a autant d'occurrences que d'aéronefs impliqués. Les accidents corporels regroupent les blessures mortelles ou graves. Sont exclues les blessures légères, non prises en compte par l'OACI (Organisation de l'aviation civile internationale).

annexes

Accident corporel

Un accident corporel (mortel et non mortel) de la circulation routière :

- provoque au moins une victime, c'est-à-dire un usager ayant nécessité des soins médicaux ;
 - survient sur une voie (publique ou privée) ouverte à la circulation publique ;
 - implique au moins un véhicule.

Pour chaque accident corporel, deux types d'usagers sont distingués : les **indemnes** et les **victimes**.

Usagers d'un accident corporel			
Indemnes	Victimes		
	Blessés		Tués
	Blessés légers	Blessés hospitalisés	

Indemnes

Les usagers indemnes sont les usagers impliqués non décédés et dont l'état ne nécessite aucun soin médical.

Victimes

Ce sont les usagers impliqués non indemnes. Parmi les victimes, sont distingués :

- les personnes **tuées** : victimes décédées sur le coup ou dans les 30 jours qui suivent l'accident ;
- les blessés : victimes non décédées, dont l'état nécessite des soins médicaux (c'est-à-dire prodigués par un professionnel de la santé, quel que soit le cadre de ces soins : hôpital, cabinet médical, voire sur place).

Blessés

Ce sont parmi les victimes, des victimes non **tuées** parmi lesquelles sont distingués :

- les blessés **légers**, dont l'état nécessite un soin médical mais qui, en cas d'hospitalisation, ne sont pas hospitalisés plus de 24 heures.
- les blessés **hospitalisés**, dont l'état nécessite plus de 24 heures d'hospitalisation.

Tués (personnes tuées)

Les personnes tuées sont les victimes décédées sur le coup ou dans les 30 jours qui suivent l'accident. Cette définition européenne est entrée en vigueur le 1^{er} janvier 2005 permettant à la France de se comparer avec ses voisins européens. Avant le 1^{er} janvier 2005, le nombre de décès consécutifs à des accidents de la route, collecté en France, était le nombre de morts constatés dans les six jours qui suivent l'accident.

Accidents ferroviaires

Champ : accidents se produisant sur le réseau ferré national (RFN) pouvant se décomposer en collisions, déraillements, accidents aux passages à niveau, accidents de personnes causés par le matériel roulant en marche, incendies ou autres.

La définition retenue correspond aux indicateurs de sécurité communs (ISC) qui comptabilisent, pour chaque catégorie d'accidents, les accidents dits significatifs, c'est-à-dire : « tout accident impliquant au moins un véhicule ferroviaire en mouvement et provoquant la mort ou des blessures graves pour au moins une personne ou des dommages significatifs au matériel roulant, aux voies, à d'autres installations ou à l'environnement, ou des interruptions importantes de la circulation. Les accidents survenus dans les ateliers, les entrepôts et les dépôts sont exclus. »

À partir du 1^{er} janvier 2009, la définition des accidents est modifiée en excluant désormais les suicides et tentatives de suicides.

Morts (ou « tués ») : voyageurs, agents en service et autres ouvriers travaillant sur le réseau ferré national et victimes routières des accidents aux passages à niveau, décédés dans les 30 jours suivant l'accident.

Blessés graves : personnes hospitalisées plus de 24 heures (mais non décédées dans les 30 jours suivants).

Accident de personne : tout accident d'une ou plusieurs personne(s) subissant une collision avec un véhicule ferroviaire, une partie du véhicule ou un objet détaché du véhicule. Sont prises en compte les personnes qui tombent de véhicules ferroviaires ainsi que les personnes qui tombent ou qui sont heurtées par des objets non fixés pendant leur voyage à bord.

Accidents maritimes

Le bilan humain est fixé dès la clôture de l'opération de sauvetage. Tout nouvel élément comme la découverte de corps vient modifier le statut de la victime de « disparu » en « mort » si le lien est avéré avec une opération du CROSS.

Agglomérations

On entend par « Agglomérations », l'ensemble des réseaux (sauf les autoroutes) situés à l'intérieur d'une agglomération au sens du Code de la route (parties de routes, c'est-à-dire l'ensemble des sections situées entre les panneaux de début et de fin d'agglomération) quelle qu'en soit la taille. Le reste du réseau (sauf les autoroutes), situé hors agglomération, constitue la catégorie « hors agglomérations ». Les « autoroutes » constituent un milieu à part entière.

Le taux de dépassement de la vitesse maximale autorisée est le pourcentage de véhicules ayant dépassé la vitesse maximale autorisée qui diffère selon la catégorie de la route et le type de véhicule.

Zones de sécurité

Les zones de sécurité (*Search and Rescue*, SAR en anglais) sont des zones de responsabilité de sauvetage que les États ont déclarées auprès de l'Organisation maritime internationale (OMI). En France, cette mission est dévolue aux Centres régionaux opérationnels de surveillance et de sauvetage (CROSS), responsables du sauvetage de la vie humaine de la plage jusqu'à la limite de la zone de responsabilité française.

E | TRANSPORT DE MARCHANDISES

Aire logistique dense

Pour illustrer la concentration géographique des opérations logistiques, le Cerema, en collaboration avec le SDES, a défini statistiquement des « aires logistiques », à partir des coordonnées géographiques des EPL de plus de 5 000 m². Une aire logistique dense correspond à un regroupement d'au moins trois EPL distants de moins de deux kilomètres.

Aire logistique élargie

La définition précédente de l'aire logistique permet de repérer au niveau régional ou d'une agglomération les fortes concentrations d'EPL. Pour une analyse au niveau national, cette définition peut être trop restrictive. Sous le même modèle que l'aire logistique, on définit alors « une aire logistique élargie » comme étant un regroupement d'au moins trois entrepôts distants de moins de six kilomètres.

Cabotage

Transport national effectué par un véhicule non immatriculé en France.

Conteneurs : regroupe tous les produits transportés à l'intérieur des conteneurs de plus de 20 pieds. Le tonnage inclut la tare des conteneurs en plus du poids de la cargaison contenue.

Entrepôt ou plateforme logistique (EPL)

Par entrepôt ou plateforme logistique, on entend tout espace dédié à l'entreposage, ainsi qu'aux opérations logistiques telles que la préparation de commandes, le conditionnement, la réception ou l'expédition de marchandises, etc. Si la grande majorité des EPL sont des bâtiments fermés, certains peuvent être à l'air libre. C'est le cas, par exemple, des entrepôts de véhicules ou de matériaux de construction. Enfin, un EPL peut aussi être situé dans un établissement dont l'activité principale n'est pas la logistique : par exemple, un entrepôt qui alimente une usine située sur le même site.

EVP (équivalent vingt pieds)

Unité approximative de mesure basée sur le volume d'un conteneur de 20 pieds, qui représente la taille standard dans le transport des marchandises conteneurisées. Par exemple, un conteneur standard de 20 pieds correspond à un EVP, tandis qu'un conteneur standard de 40 pieds correspond à deux EVP.

annexes

Jauge brute

La jauge brute ou *Gross Tonnage* en anglais est une mesure logarithmique (non linéaire) servant à définir la taille d'un navire à partir de son volume intérieur total.

Roulier (Ro-Ro)

Un roulier, dénommé également Ro-Ro de l'anglais *Roll-On, Roll-Off*, est un navire utilisé pour transporter des véhicules. **Le fret transporté à bord des navires Ro-Ro** inclut le tonnage des véhicules destinés au transport de marchandises (camions, remorques et semi-remorques, etc.), le tonnage de la marchandise transportée à bord de ces véhicules, le poids des véhicules des particuliers et celui des véhicules neufs commercialisés.

Tare

Poids à vide (ou masse à vide), d'un véhicule ou d'une unité de transport intermodal.

Tonnage de port en lourd

Le tonnage de port en lourd est une mesure de la charge maximale qu'un navire est en capacité de transporter sans le mettre dans une position dangereusement basse dans l'eau. Cette charge est égale au poids total du navire moins le poids du navire à vide.

Tonnage total : tonnage des marchandises avec leurs emballages ainsi que la tare des unités de rouliers et de conteneurs servant au transport de ces marchandises.

Transport combiné

Il vise à utiliser le rail ou la voie d'eau pour transporter des marchandises en conteneur, acheminées par camions pour les premiers et/ou les derniers kilomètres.

Ce transport intermodal offre une solution logistique, sobre en énergie, de report modal. Il est pertinent sur longue distance. Il utilise une Unité de transport intermodal (UTI), qui peut être le conteneur ou la caisse mobile, la semi-remorque (non accompagnée) ou un véhicule routier (accompagné).

Transport fluvio-maritime

Transport effectué en partie par des voies navigables intérieures et en partie par mer sans transbordement. Ce transport peut être assuré par un navire de navigation intérieure ou des navires de mer.

Transport intérieur de marchandises

Les transports intérieurs sont les transports ou la portion des transports réalisés sur le territoire d'un État donné (indépendamment du pavillon du véhicule et de l'origine ou de la destination de la marchandise et du véhicule). Ainsi, en France, outre les transports nationaux, les transports intérieurs comptabilisent la seule partie des transports internationaux réalisée sur le territoire français.

Transport international de marchandises

Transport entre un lieu de chargement et un lieu de déchargement situés dans deux pays différents.

Transport national de marchandises

Transport entre un lieu de chargement et un lieu de déchargement situés dans le même pays, quel que soit le pavillon du véhicule (routier, ferroviaire ou fluvial).

Transport routier de marchandises

Activité consistant à transporter des biens en faisant rouler des véhicules routiers.

Deux modalités sont considérées pour le transport routier de marchandises (TRM) :

- le TRM restreint comprend : le TRM de proximité (NAF rév.2 : 49.41B) et le TRM interurbain (49.41A) ;
- le TRM élargi comprend aussi la location avec conducteur (49.41C), la « messagerie, fret express » (52.29A).

Vracs liquides

Regroupe tous les produits directement transportés sous forme liquide dans des navires adaptés (pétroliers, méthaniers, chimiquiers, etc.).

annexes

Wracs solides

Regroupe tous les produits à l'état solide ou de granulats qui ne sont pas emballés ou arrimés, et qui sont directement transportés en grande quantité dans les soutes de navires spécialisés (en général des vraquiers).

F | TRANSPORT DE VOYAGEURS

Autorité organisatrice de transport (AOT)

Une autorité organisatrice de transports (AOT) est une des collectivités auxquelles la loi d'orientation pour les transports intérieurs n° 82-1153 du 30 décembre 1982 (Loti) a confié la mission d'organiser les transports. Les communes, ou plus souvent leurs regroupements, sont autorités organisatrices des transports urbains. Elles en assurent l'exploitation directe en régie ou bien la délèguent à des sociétés privées. Elles participent à l'équilibre financier des services grâce notamment au **versement transport** prélevé sur la masse salariale des entreprises situées dans leur **périmètre des transports urbains (PTU)**. Les départements sont autorités organisatrices des transports non urbains sur leur territoire. Les régions sont autorités organisatrices des transports ferroviaires régionaux.

La mise en cohérence de l'action des AOT (région pour les TER, conseil départemental pour les autocars, et une ou plusieurs intercommunalités) à l'intérieur des aires urbaines, peut passer par la création d'un syndicat mixte des transports, auquel les différentes AOT délèguent leur compétence sur le territoire concerné.

Depuis la loi du 7 août 2015 portant nouvelle organisation territoriale de la République, l'**Autorité organisatrice de la mobilité (AOM)** remplace l'Autorité organisatrice de transport (AOT).

Transport intérieur de voyageurs

Les transports intérieurs sont les transports ou la portion des transports réalisés sur le territoire d'un État donné (indépendamment de la nationalité des personnes et du véhicule, et de l'origine ou de la destination des personnes et du véhicule). Ainsi, en France, les transports intérieurs de voyageurs comptabilisent la seule partie des transports internationaux réalisée sur le territoire français : par exemple, seuls les kilomètres parcourus sur le territoire français par les lignes ferroviaires internationales (comme Eurostar ou Thalys) sont prises en compte.

Versement mobilité transport

Le versement mobilité transport est une contribution locale des entreprises qui permet de financer les transports en commun. Il est perçu par l'Urssaf qui le reverse ensuite aux collectivités territoriales en charge des transports (commune, département, région).

F2 | TRANSPORT COLLECTIF URBAIN

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.

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.

annexes

Les kilomètres « **haut-le-pied** » sont ceux effectués à vide par les véhicules de transport collectif en dehors des services, entre les dépôts et les terminus par exemple.

- **Densité de la production kilométrique**
Rapport entre la totalité des kilomètres produits (mesurée en véhicules-kilomètres) d'un PTU et la superficie de ce PTU (en km²).
- **Offre kilométrique**
Rapport entre la totalité des kilomètres produits à l'intérieur d'un PTU et la population de ce PTU.
- **Places-kilomètres offertes (PKO)**
Produit des kilomètres parcourus (par l'ensemble des véhicules) par la capacité de ces véhicules. Comme l'offre kilométrique, il s'agit d'un indicateur permettant de mesurer l'offre de transport faite aux usagers.

Périmètre de transport urbain (PTU)

Une ou plusieurs communes réunies au sein d'une structure intercommunale pour l'organisation d'un service de transport public urbain. La collectivité locale compétente est désignée comme autorité organisatrice de transports urbains (AOTU). Depuis la loi du 7 août 2015 portant nouvelle organisation territoriale de la République, le périmètre de transports urbains (PTU) devient le **ressort territorial de l'autorité organisatrice de la mobilité**.

Transports collectifs en site propre (TCSP)

Il s'agit d'un système de transport public de voyageurs, utilisant une voie ou un espace affectés à sa seule exploitation, bénéficiant généralement de priorités aux feux et fonctionnant avec des matériels allant des autobus aux métros, en passant par les tramways.

Transports collectifs en site propre « lourd » (TCSP lourd)

On parle de TCSP « lourd » pour désigner les métros et les tramways afin de les distinguer des autobus notamment.

F4 | TRANSPORT AÉRIEN

Liaisons radiales (Île-de-France - province)

Liaisons aériennes entre Paris-CDG ou Paris-Orly et les autres aéroports métropolitains.

Liaisons transversales (province - province)

Liaisons entre aéroports métropolitains hors Paris-CDG et Paris-Orly.

Mouvement commercial

Vol de transport public. Les mises en place, les vols circulaires, les vols d'entraînement ou les vols gouvernementaux en sont exclus.

Passager kilomètre transporté (PKT)

Produit du nombre de passagers transportés par la distance moyenne parcourue par passager. Cette unité est équivalente au **voyageur-kilomètre** (voy-km) utilisé plus généralement pour les autres modes de transport (routier et ferroviaire).

Passager local

Passager au départ ou à l'arrivée sur un aéroport, hors transit.

Transit

Au regard d'un aéroport et sur un même numéro de vol, passager originaire d'une escale antérieure et à destination d'une escale ultérieure.

Vol

Parcours d'une ou plusieurs étapes consécutives repérées par un même numéro de vol et une même date.

F5 | LE MARITIME

Passager

Toute personne qui effectue un voyage sur un navire marchand. Le personnel affecté au service d'un navire marchand n'est pas considéré comme faisant partie des passagers. Ne sont pas assimilés à des passagers les membres d'équipage voyageant à bord du navire sans avoir payé leur voyage et qui ne sont pas affectés au service du navire.

Passager croisiériste

Passager débutant ou terminant un voyage en mer à bord d'un bateau de croisière. Les passagers effectuant une excursion à la journée ne sont pas pris en compte.

Passager croisiériste en excursion (« excursionniste »)

Passager d'un navire de croisière qui, lors d'une escale en cours de croisière, effectue une brève visite à terre à des fins touristiques. Ce passager garde donc sa cabine à bord.

Passager hors croisiériste

Passager hors équipage effectuant un déplacement sur un navire hors navire de croisière

F6 | LE VÉLO

Aménagement cyclable

Tout aménagement (de voirie ou non, ponctuel ou linéaire) spécifiquement destiné aux cyclistes et n'étant pas destiné, par conception, à être utilisé par d'autres usagers, sauf si un partage est explicitement prévu. Les aménagements cyclables comprennent les voies cyclables, mais également la signalisation ou le stationnement. Ils visent à sécuriser les déplacements des cyclistes en milieu urbain comme en milieu rural.

- **Bande cyclable¹** : voie exclusivement réservée aux cycles à deux ou trois roues sur une chaussée à plusieurs voies.
- **Piste cyclable¹** : chaussée exclusivement réservée aux cycles à deux ou trois roues.
- **Voie verte¹** : route exclusivement réservée à la circulation des véhicules non motorisés, des piétons et des cavaliers.
- **Zone de rencontre¹** : section ou ensemble de sections de voies en agglomération constituant une zone affectée à la circulation de tous les usagers. Dans cette zone, les piétons sont autorisés à circuler sur la chaussée sans y stationner et bénéficient de la priorité sur les véhicules. La vitesse des véhicules y est limitée à 20 km/h. Toutes les chaussées sont à double sens pour les cyclistes, sauf dispositions différentes prises par l'autorité investie du pouvoir de police. Les entrées et sorties de cette zone sont annoncées par une signalisation et l'ensemble de la zone est aménagé de façon cohérente avec la limitation de vitesse applicable.
- **Zone 30¹** : section ou ensemble de sections de voies constituant une zone affectée à la circulation de tous les usagers. Dans cette zone, la vitesse des véhicules est limitée à 30 km/h. Toutes les chaussées sont à double sens pour les cyclistes, sauf dispositions différentes prises par l'autorité investie du pouvoir de police. Les entrées et sorties de cette zone sont annoncées par une signalisation et l'ensemble de la zone est aménagé de façon cohérente avec la limitation de vitesse applicable.

(1) Code de la route, article R110-2, modifié par décret n° 2010-1390 du 12 novembre 2010 - art. 2.

Double sens cyclable

Sens unique classique pour les véhicules motorisés, mais ouvert à la circulation des cyclistes dans les deux sens.

Sas pour cyclistes aux carrefours à feu

Espace de sécurité délimité entre le feu tricolore et la ligne d'arrêt des véhicules réservé aux cyclistes. Il permet de se placer devant les véhicules à l'arrêt pour tourner en sécurité à gauche au carrefour et pour être visible des automobilistes qui tournent à droite.

annexes

Vélo à assistance électrique (VAE)

Le VAE est un vélo équipé d'un moteur électrique, alimenté par une batterie rechargeable sur une simple prise de courant. Il impose cependant de pédaler. Le moteur accompagne le mouvement et facilite le franchissement des difficultés : côte, vent de face ou distance.

Vélo en libre-service (VLS)

Les services de vélos en libre-service (VLS) correspondent à une location de vélos de courte durée où le vélo peut être emprunté à une station sur l'espace public de manière automatisée 24 h/24, 7 j/7 pour la durée de son déplacement. Le cycliste peut prendre et déposer son vélo à des endroits distincts : c'est le principe du *one-way*.

Véloroute

Itinéraire cyclable de moyenne ou longue distance, continu (sans interruption, y compris dans les villes), adapté à la circulation à vélo (sécurité, balisage).

G | BILAN DE LA CIRCULATION

Camion

Véhicule routier rigide automobile conçu exclusivement ou principalement pour le transport de marchandises et de plus de 3,5 tonnes de PTAC.

Camionnette

Véhicule routier rigide automobile conçu exclusivement ou principalement pour le transport de marchandises et de moins de 3,5 tonnes de PTAC.

Circulation intérieure

Trafic réalisé sur le réseau routier métropolitain par les véhicules immatriculés en France et ceux immatriculés à l'étranger.

Immatriculation

Mouvement de mutation d'un véhicule avec émission d'un certificat d'immatriculation. Ces mouvements incluent les immatriculations de véhicules neufs (première mise en circulation du véhicule), ainsi que les immatriculations de véhicules d'occasion (changement de propriétaire depuis la première mise en circulation).

À compter d'avril 2009, les véhicules bénéficient d'une immatriculation à vie. Cela n'affecte pas la définition statistique des immatriculations, qui concernent les véhicules neufs ou les ventes de véhicules d'occasion bien que ces derniers ne changent pas de numéro. Ces mouvements sont relatifs à la série dite normale, c'est-à-dire hors véhicules en transit temporaire, en immatriculation temporaire, militaires ou de l'administration civile de l'État.

Motocycle

Les motocycles comprennent : les tricycles à moteur, les quadricycles à moteur, les motocyclettes légères dont la puissance maximale nette n'excède pas 11 kW et dont la cylindrée n'excède pas 125 cm³, les motocyclettes autres que légères de puissance maximale comprise entre 11 kW et 25 kW, et de puissance maximale nette/poids en ordre de marche inférieure ou égale à 0,16 kW/kg, les motocyclettes de puissance maximale supérieure à 25 kW.

Parc moyen

Les véhicules entrés ou sortis du parc au cours de l'année sont comptabilisés au prorata du temps auquel ils ont appartenu au parc roulant. Par exemple, un véhicule immatriculé le 1^{er} mars 2023 comptera pour 10/12^e.

Parc roulant

Un véhicule est réputé en circulation s'il est en règle vis-à-vis du contrôle technique et si aucune opération n'a été enregistrée sur le certificat d'immatriculation indiquant une sortie de parc : destruction, vente ou déménagement à l'étranger, déclaration de véhicule endommagé à la suite d'un accident, déclaration de vol ou vente à un professionnel du commerce automobile. Une sortie du parc en circulation n'est pas forcément définitive, à l'exception de la destruction d'un véhicule.

Parcours moyens

Moyenne des kilométrages effectués sur l'année par les véhicules appartenant au parc roulant moyen. Les kilométrages sont estimés à partir de l'information relevée au compteur des véhicules lors des contrôles techniques.

Véhicule

Un véhicule est un engin mobile, qui permet de déplacer des personnes ou des marchandises d'un point à un autre. On distingue :

- les véhicules à moteur (voitures, camions, avions, etc.) ;
- les véhicules destinés à être tractés par des véhicules à moteur (remorques, barges, wagons, etc.) ;
- les autres véhicules incluant ceux à motorisation humaine (vélo, diable, etc.), animale (charrette) ou à propulsion naturelle (éolienne, gravitationnelle - voiliers, planeurs).

Dans le cas des véhicules destinés au transport de voyageurs, on distingue les véhicules à usage principalement individuel (voiture, cyclomoteur, vélo, trottinette, skateboard, skis, etc.) des véhicules à usage collectif (autocar, péniche, train, etc.).

Véhicule automoteur spécialisé (Vasp)

Cette dénomination désigne un véhicule à moteur destiné à des usages complémentaires au transport. Exemple : ambulances, bennes à ordures ménagères, camping-cars, grues routières, véhicules d'incendie, etc.

Véhicule utilitaire

Dans la présente publication, les véhicules utilitaires regroupent les autobus et les autocars, les camions et les camionnettes, les tracteurs routiers, les véhicules automoteurs spécialisés.

On distingue les véhicules utilitaires légers (moins de 3,5 tonnes de poids total autorisé en charge (PTAC) et utilisables avec un permis de conduire B) des autres véhicules utilitaires.

Tracteur routier

Véhicule à moteur dépourvu de caisse (par conséquent, non susceptible de contenir des marchandises) dont la vocation est de tirer des semi-remorques ou tout autre véhicule routier non automobile.

Les tracteurs agricoles ne sont pas inclus dans cette catégorie.

Remorque

Véhicule non automoteur sur roues, destiné à être tracté par un autre véhicule.

Réseau routier

Le réseau routier comprend le réseau national (autoroutes concédées, autoroutes interurbaines, autoroutes et voies rapides urbaines, routes nationales), les autres routes (départementales, communales).

Semi-remorque

Véhicule routier non automoteur destiné au transport de marchandises sans essieu avant, conçu de manière à ce qu'une partie du véhicule et une partie importante de son chargement reposent sur le tracteur routier.

VUL (définition retenue dans ce rapport)

Véhicule de moins de 3,5 tonnes de PTAC, n'ayant ni siège arrière ni point d'ancrage de sièges arrière. Il peut s'agir d'une camionnette, d'un fourgon, d'un dérivé de voiture particulière. Les carrosseries peuvent être aménagées pour des utilisations particulières (par exemple : bennes).

Voiturette

Véhicule (cyclomoteurs carrossés à plus de deux roues) dont la cylindrée est inférieure à 50 cm³ pour les véhicules à essence, ou dont la puissance n'excède pas 4 kW pour les véhicules fonctionnant à un autre carburant que l'essence.

Sigles et abréviations

Acemo	enquête sur l'activité et les conditions d'emploi de la main-d'œuvre
Acoss	Agence centrale des organismes de Sécurité sociale
Ademe	Agence de l'environnement et de la maîtrise de l'énergie
Acsé	Agence nationale pour la cohésion sociale et l'égalité des chances
ADP	Aéroports de Paris
ADS	autorisation de stationnement, communément appelée « licence »
AEA	<i>Association of European Airlines</i> (association des compagnies aériennes européennes)
AFIT France	Agence de financement des infrastructures de transport de France
AFT	Association pour le développement de la formation professionnelle dans le transport
ANCT	Agence nationale de la cohésion des territoires (ex-CGET Commissariat général à l'égalité des territoires)
AOM	autorité organisatrice de la mobilité
APE	activité principale exercée, attribuée par l'Insee aux établissements et entreprises
APL	<i>American President Lines</i>
APU	administrations publiques
Apuc	administrations publiques centrales
Apul	administrations publiques locales
ART	Autorité de régulation des transports
ARTT	aménagement et réduction du temps de travail
As	arsenic
Asfa	Association des sociétés françaises d'autoroutes
Assedic	Association pour l'emploi dans l'industrie et le commerce
Bacea	budget annexe « contrôle et exploitation aériens »
BAII	bénéfice avant intérêts, impôts, cf. EBIT et définition <i>supra</i>
BAIIDA	bénéfice avant intérêts, impôts, dépréciation et amortissement, cf. EBITDA et définition <i>supra</i>
BAIDAL	bénéfice avant intérêts, impôts, dépréciation, amortissement et loyers, cf. EBITDAR et définition <i>supra</i>
BC	carbone suie
BEA	bureau d'enquêtes et d'analyses pour la sécurité de l'aviation civile
BHNS	bus à haut niveau de service
BIT	Bureau international du travail
Bodacc	bulletin officiel des annonces civiles et commerciales
CA	chiffre d'affaires net
CAHT	chiffre d'affaires hors taxes
CAF	coût, assurance, fret
CAF	capacité d'auto-financement
Carcept	Caisse autonome de retraite complémentaire et de prévoyance du transport routier de voyageurs et marchandises
CCEE	Commission des comptes et de l'économie de l'environnement
CCFA	Comité des constructeurs français d'automobiles
CCI	chambre de commerce et d'industrie
CCNUCC	convention-cadre des Nations unies sur les changements climatiques
Cd	cadmium
CEMT	conférence européenne des Ministres des transports
Cerema	Centre d'études et d'expertise sur les risques, l'environnement, la mobilité et l'aménagement
Cereq	Centre d'études et de recherche sur les qualifications
Certu	Centre d'études sur les réseaux, les transports, l'urbanisme et les constructions publiques
Cete	Centres d'études techniques de l'équipement
CFC	chlorofluocarbures
CGDD	Commissariat général au développement durable
CGI	Code général des impôts
CI	consommations intermédiaires
CIADT	Comité interministériel d'aménagement et de développement du territoire
CICE	crédit d'impôt pour la compétitivité et l'emploi

annexes

CLD	chômage de longue durée
CMA CGM	Compagnie maritime d'affrètement - Compagnie générale maritime
CNAMTS	Caisse nationale d'assurance maladie des travailleurs salariés
CNBA	Chambre nationale de la batellerie artisanale
Cnis	Conseil national de l'information statistique
CNPE	Commission nationale paritaire professionnelle de l'emploi et de la formation professionnelle des transports routiers et des activités auxiliaires du transport
CNR	Comité national routier
CNT	Conseil national des transports
CO	monoxyde de carbone
CO₂ eq	équivalent CO ₂
COVNM	composés organiques volatils non méthaniques
CPDP	Comité professionnel du pétrole
CPER	contrat de plan État-région
Cr	chrome
CROSS	Centre régional opérationnel de surveillance et de sauvetage
CSAC	Conseil supérieur de l'aviation civile
CSAM	Conseil supérieur de l'aviation marchande
Cu	cuivre
CVS	corrigé des variations saisonnières
DADS	déclarations annuelles de données sociales
DAEI	Direction des affaires européennes et internationales
Dares	Direction de l'animation, de la recherche, des études et des statistiques
DCF	Direction de la circulation ferroviaire
DEE	demandes d'emploi enregistrées
DEFM	demandeurs d'emploi en fin de mois
DGAC	Direction générale de l'aviation civile
DGAMPA	direction générale des affaires maritimes, de la pêche et de l'aquaculture
DGD	dotation globale de décentralisation
DGDDI	Direction générale des douanes et des droits indirects
DGE	dotation globale d'équipement
DGEC	Direction générale de l'énergie et du climat
DGF	dotation globale de fonctionnement
DGFIP	Direction générale des finances publiques
DGTM	Direction générale des infrastructures, des transports et des mobilités
DGPR	direction générale de la prévention des risques
DIF	droit individuel à la formation
DMMO	déclarations de mouvements de main-d'œuvre
DOM	département d'outre-mer
DROM	départements et régions d'outre-mer
DSR	Délégation à la sécurité routière
EAFO	Observatoire européen des carburants alternatifs
EBE	excédent brut d'exploitation
EBIT	<i>Earnings Before Interests, Taxes</i> (≈ résultat d'exploitation, voir définition infra)
EBITDA	<i>Earnings Before Interests, Taxes, Depreciation and Amortization</i> (≈ trésorerie générée par les opérations courantes, voir définition infra)
EBITDAR	<i>Earnings Before Interests, Taxes, Depreciation, Amortization and Rents</i> (= EBITDA défini ci-dessus moins les charges de location opérationnelle, voir définition infra)
ECR	Euro cargo rail
EI	entreprises individuelles
EMD	enquêtes ménages déplacements
EPCI	établissement de coopération intercommunale
Épic	établissement public à caractère industriel et commercial
EPL	entrepôts et plateformes logistiques
ESA	enquête sectorielle annuelle
Ésane	élaboration des statistiques annuelles d'entreprise

annexes

ETA	enquêtes techniques et administratives
ETP	équivalent temps plein
EVP	équivalent vingt pieds
FAB	franco à bord
FBCF	formation brute de capital fixe
FCA	fichier central des automobiles
FCOS	formation continue obligatoire de sécurité des conducteurs du transport routier de marchandises
Fimo	formation initiale minimale obligatoire des conducteurs du transport routier de marchandises
Firt	fonds d'investissement routier et des transports
FNE	France nature environnement
FNTR	Fédération nationale des transports routiers
Fongecfa	fonds national de gestion paritaire du congé de fin d'activité
FPC	formation professionnelle continue
FS	France Stratégie
FSD	fonds de solidarité pour le développement
FTZ	forfaits toutes zones
Gart	groupement des autorités responsables de transport
GES	gaz à effet de serre
Giec	groupe d'experts intergouvernemental sur l'évolution du climat
GMR	garantie mensuelle de rémunération
GNL	gaz naturel liquéfié
GNV	gaz naturel pour véhicules
GPL	gaz de pétrole liquéfié
GPM	grand port maritime
HAP	hydrocarbures aromatiques polycycliques
HFC	hydrofluocarbures
ÎdF	Île-de-France
IDFM	Île-de-France Mobilité
IAST	indice d'activité de services de transport
IATA	<i>International Air Transport Association</i>
Ifen	Institut français de l'environnement
Ifsttar	Institut français des sciences et technologies des transports, de l'aménagement et des réseaux, devenue l'Université Gustave Eiffel depuis le 1 ^{er} janvier 2020
IGEDD	Inspection générale de l'Environnement et du Développement durable
IGTT	Inspection générale du travail des transports
Insee	Institut national de la statistique et des études économiques
IPTFM	indice de prix du transport fluvial de marchandises
IPTRM	indice de prix du transport routier de marchandises
ISBLSM	Institution sans but lucratif au service des ménages
ISL	<i>Institute of shipping economics and logistics</i>
KLM	<i>KLM Royal Dutch Airlines</i> , KLM : <i>Koninklijke Luchtvaart Maatschappij</i> (« Compagnie royale d'aviation »)
LAT	ligne aérienne transversale
LAET	Laboratoire aménagement économie transports (ex-LET Laboratoire d'économie des transports)
LGV	ligne à grande vitesse
Loi NOTRe	loi de nouvelle organisation territoriale de la République
Lolf	loi organique relative aux lois de finances
LOM	loi d'orientation des mobilités
MEFS	ministère de l'Économie, des Finances et de la Souveraineté industrielle et numérique
MSA	Mutuelle sociale agricole
MTECP	ministère de la Transition écologique, de l'Énergie, du Climat et de la Prévention des risques
NAF	nomenclature d'activités française
Ni	nickel
NOL	<i>Neptune Orient Lines</i> (marque commerciale de <i>American President Lines</i> (APL))
NO₂	dioxyde d'azote
NOx	oxydes d'azote
NST	nomenclature des statistiques de transport

annexes

Oaci	Organisation de l'aviation civile internationale
Odac	organisme divers d'administration centrale
Odal	organisme divers d'administration locale
OEC	offres d'emploi collectées
OEE	offres d'emploi enregistrées
OFP	opérateurs ferroviaires de proximité
OMI	Organisation maritime internationale
ONISR	Observatoire national interministériel de la sécurité routière
Opise	Observation des prix de l'industrie et des services (<i>enquête de l'</i>)
Optile	Organisation professionnelle des transports d'Île-de-France
OSCE	Office statistique des Communautés européennes, dit Eurostat
OTF	Organisation du transport du fret
OTRC	Observatoire régional des transports de la Corse
Pb	plomb
PBCAI	profit brut courant avant impôts
PCDD-F	dioxines et furanes
PCS	professions et catégories socioprofessionnelles
PIB	produit intérieur brut
PHMR	personnes handicapées et à mobilité réduite
PKO	places-kilomètres offertes
PKT	passagers-kilomètres transportés
PL	poids lourds
PM₁	particules de diamètre inférieur à 1 µm
PM_{2,5}	particules de diamètre inférieur à 2,5 µm
PM₁₀	particules de diamètre inférieur à 10 µm
PNLCC	programme national de lutte contre le changement climatique
PPP	partenariat public-privé
PTAC	poids total autorisé en charge
PTRA	Poids total roulant autorisé
PTU	périmètre de transport urbain
RATP	Régie autonome des transports parisiens
RCAI	résultat courant avant impôts
RER	Réseau express régional d'Île-de-France
RFF	Réseau ferré de France
RLSSA	revenus liés à la sûreté et à la sécurité aéroportuaire
Rome	répertoire opérationnel des métiers et des emplois
Ro-Ro	<i>Roll-On, Roll-Off</i> (= navire roulier)
RRD	réseau routier départemental
RRN	réseau routier national
RSA	revenu de solidarité active
RSvero	répertoire statistique des véhicules routiers
RT	ressort territorial des autorités organisatrices de la mobilité
SCN	système de comptabilité nationale
SCSNE	Société du canal Seine-Nord Europe
SDES	service des données et études statistiques (service statistique du ministère en charge de l'environnement)
Secten	Secteurs économiques et énergie
SERM	Services express régionaux métropolitains
SGP	Société des grands projets (anciennement Société du Grand Paris)
SHBO	salaire horaire de base des ouvriers
SHCG	salaire horaire conventionnel garanti
Sirene	système informatisé du répertoire national des entreprises et des établissements
Sitram	système d'information sur les transports de marchandises
SLO	services librement organisés
Smic	salaire minimum interprofessionnel de croissance
SMPT	salaire moyen par tête
SNCF	Société nationale des chemins de fer français

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 aptes à la grande vitesse
TGV	train à grande vitesse
TCSP	transports collectifs en site propre
TCU	transports collectifs urbains
TCUP	transports collectifs urbains de province
TER	transport express régional (transport sous convention de conseil régional, hors Île-de-France et Corse)
TET	train d'équilibre du territoire
TICPE	taxe intérieure de consommation des produits énergétiques
TKT	tonnes-kilomètres transportées
tpl	tonnes de port en lourd
TRF	transport routier de fret
TRM	transport routier de marchandises
TRV	transport routier de voyageurs
TSPP	taxe de soutien aux produits pétroliers
TTM	transports terrestres et maritimes (programme)
TVA	taxe sur la valeur ajoutée
UE	Union européenne
UE-15	(ancienne) Union européenne des Quinze
UMS	<i>Universal measurement system</i> – unité de tonnage pour les navires de longueur supérieure à 24 mètres
UNFCCC	<i>The United Nations Framework Convention on Climate Change</i> (CCNUCC)
Unedic	Union nationale interprofessionnelle pour l'emploi dans l'industrie et le commerce
Urssaf	Unions de recouvrement des cotisations de sécurité sociale et d'allocations familiales
UTCATF	utilisation des terres, aux changements d'affectation des terres et foresterie
UTCF	utilisation des terres, leurs changements et la forêt
UTPF	Union des transports publics et ferroviaires
veh-km	véhicules-kilomètres
voy-km	voyageurs-kilomètres
VA	valeur ajoutée
VAb	valeur ajoutée brute
VAE	vélo à assistance électrique
VASP	véhicule automoteur spécialement aménagé pour le transport de personnes
VFLI	voies ferrées locales industrielles
VI	véhicules industriels
VL	véhicules légers
VLE	valeurs limites d'émission
VLS	vélo en libre-service
VNF	Voies navigables de France
VP	véhicules particuliers
VT	versement transport
VTC	voiture de transport avec chauffeur
VU	véhicules utilitaires
VUL	véhicules utilitaires légers
ZC	zone courte
ZFE	zone à faibles émissions
ZL	zone longue
Zn	zinc

Liens utiles

AMÉNAGEMENT - COLLECTIVITÉS

Centre national de la fonction publique territoriale : www.cnfpt.fr
Conseil national de l'information géolocalisée : www.cnig.gouv.fr
Institut Paris Région : www.institutparisregion.fr
Agence nationale de la cohésion des territoires : www.agence-cohesion-territoires.gouv.fr
France urbaine : www.franceurbaine.org/
Transdev : www.transdev.com
Keolis : www.keolis.com

AUTOMOBILE

Comité des constructeurs français d'automobile (CCFA) : www.ccfa.fr
Union routière de France (URF) : www.unionroutiere.fr

DONNÉES SOCIALES

Agence centrale des organismes de sécurité sociale : www.urssaf.org/accueil/statistiques/nos-etudes-et-analyses/employeurs.html
AFT : www.aft-dev.com/actualites
Centre d'études et de recherche sur les qualifications (Cereq) : www.cereq.fr
Caisse nationale d'assurance maladie des travailleurs salariés (CNAMTS) : www.securite-sociale.fr
www.risquesprofessionnels.ameli.fr
Dares (ministère du Travail) : www.dares.travail-emploi.gouv.fr/
Union nationale interprofessionnelle pour l'emploi dans l'industrie et le commerce (Unedic) : www.unedic.org/
France Travail : www.francetravail.org/statistiques-analyses

ÉCONOMIE DU TRANSPORT - RECHERCHE

Université Gustave Eiffel : www.univ-gustave-eiffel.fr/
Laboratoire Aménagement Économie Transports (LAET) : www.laet.science

ENVIRONNEMENT

Agence de l'environnement et de la maîtrise de l'énergie (Ademe) : www.ademe.fr
Fédération des associations agréées de surveillance de la qualité de l'air (Atmo) : www.atmo-france.org
Citepa : www.citepa.org
Inspection générale de l'environnement et du développement durable : www.igedd.developpement-durable.gouv.fr
Ministères de la Transition écologique, de la Biodiversité et des Négociations internationales sur le climat et la nature ; de l'Aménagement du territoire et de la Décentralisation ; des Transports ; la Ville et du Logement : www.ecologie.gouv.fr
Stratégie nationale bas-carbone (SNBC) : www.ecologie.gouv.fr/strategie-nationale-bas-carbone-snbc

INFRASTRUCTURES DE TRANSPORT

Association des sociétés françaises d'autoroutes (Asfa) : www.autoroutes.fr
SNCF Réseau : www.sncf-reseau.com/fr
Union internationale des chemins de fer (UIC) : www.uic.org
Voies navigables de France (VNF) : www.vnf.fr

annexes

SÉCURITÉ ROUTIÈRE

Direction à la sécurité routière (DSR) : www.securite-routiere.gouv.fr

Observatoire national interministériel de la sécurité routière (ONISR) : www.onisr.securite-routiere.gouv.fr

STATISTIQUES

Autorité de régulation des transports : www.autorite-transport.fr

Institut national de la statistique et des études économiques (Insee) : www.insee.fr

Service des données et études statistiques (SDES) : www.statistiques.developpement-durable.gouv.fr

Société nationale des chemins de fer français (SNCF) : www.sncf.com/fr - www.fret.sncf.com

Eurostat : ec.europa.eu/eurostat

Forum international des transports : www.itf-oecd.org

Organisation des Nations unies (ONU) : www.un.org/fr

TRANSPORT ROUTIER

Comité national routier (CNR) : www.cnr.fr

Fédération nationale des transports routiers (FNTR) : www.fntr.fr

TRANSPORT URBAIN - TRANSPORT COLLECTIF

Centre d'études et d'expertise sur les risques, l'environnement, la mobilité et l'aménagement (Cerema) :

www.territoires-ville.cerema.fr

Groupe des autorités responsables des transports (Gart) : www.gart.org

Régie autonome des transports parisiens : www.ratp.fr

Île-de-France mobilités (ex-Stif) : www.iledefrance-mobilites.fr

Union des transports publics et ferroviaires : www.utp.fr

Association française du rail (AFRA) : www.afra.fr

Fédération nationale des transports de voyageurs : www.fntv.fr

TRANSPORT MARITIME

Armateurs de France : www.armateursdefrance.org

Acteurs, activités et actualités portuaires : www.ecologie.gouv.fr/politiques-publiques/acteurs-activites-actualites-portuaires

European Sea Ports Organisation : www.espo.be

Direction générale des infrastructures, des transports et des mobilités (DGITM) : www.ecologie.gouv.fr/direction-generale-des-infrastructures-des-transport-et-des-mobilites-dgitm

TRANSPORT AÉRIEN

Bureau d'enquêtes et d'analyses pour la sécurité de l'aviation civile (BEA) : www.bea.aero

Direction générale de l'aviation civile (DGAC) : www.ecologie.gouv.fr/direction-generale-laviation-civile-dgac



Dépôt légal : novembre 2025

| ISSN : 2557-8138 (en ligne)

© SDES – Reproduction partielle autorisée sous réserve de la mention de la source et de l’auteur.



RÉPUBLIQUE
FRANÇAISE

*Liberté
Égalité
Fraternité*

SDES

Statistique publique
de l'énergie, des transports,
du logement et de l'environnement

L'année 2024 est marquée par une inflation en baisse, la poursuite des conflits au Proche-Orient et la tenue des Jeux olympiques et paralympiques de Paris. L'activité économique française décélère et les prix des carburants diminuent. Dans ce contexte, le transport intérieur de voyageurs augmente, ainsi que la dépense des ménages, principalement du fait des transports collectifs. Le transport intérieur de marchandises est en hausse, pour tous les modes de transport et plus particulièrement le ferroviaire, tandis que le transport maritime est quasiment stable. La circulation routière des véhicules à essence, au gaz ou électriques augmente tandis que celle des voitures diesel diminue. Plus du quart des ventes de voitures neuves concernent des voitures électriques et hybrides rechargeables. Les émissions de gaz à effet de serre des transports diminuent en 2024 même si le secteur des transports reste le premier contributeur aux émissions de GES de la France.

**Bilan annuel
des transports**
en 2024

Commissariat général au développement durable

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

www.statistiques.developpement-durable.gouv.fr