



URF

UNION ROUTIÈRE DE FRANCE



FAITS & CHIFFRES

2015 | STATISTIQUES DES TRANSPORTS EN FRANCE ET EN EUROPE

INTERMODALITÉ



Enquête nationale transports.....	78
Répartition entre modes.....	82
Transport Ferroviaire.....	93
Transport fluvial.....	96
Transport aérien.....	98

Enquête nationale transports

Les déplacements locaux quotidiens (France métropolitaine)

Les enquêtes nationales transports et déplacements

Les déplacements de personnes en France métropolitaine sont connus grâce à des enquêtes nationales réalisées périodiquement, tous les 10 à 15 ans, par l'INSEE, l'INRETS (rattaché depuis 2011 à l'IFSSTAR) et le SOeS. Les trois enquêtes dont les résultats sont retracés ci-après ont eu lieu respectivement en **1982, 1994 et 2008**. Ces enquêtes sont réalisées auprès de plusieurs dizaines de milliers de ménages et concernent les résidents de France métropolitaine **âgés de 6 ans et plus**.

Les résultats présentés ci-après sont limités aux champs statistiques suivants :

- déplacements « locaux » réalisés dans un rayon de **80 km autour du domicile** ;
- déplacements « quotidiens » réalisés **du lundi au vendredi** (donc hors week-end) ;
- déplacements pour **tous motifs**.

Il s'agit donc des déplacements qui déterminent les conditions de la vie quotidienne des Français.

Les durées de transports et les portées des déplacements (distances réelles parcourues entre origine et destination) sont en règle générale déclarées par les personnes interrogées, mais parfois reconstituées en cas de réponses lacunaires ou aberrantes.

Le regroupement des trois enquêtes sur les mêmes graphiques permet de visualiser les évolutions des pratiques de mobilité sur une période de plus de vingt-cinq ans. Les pages suivantes donnent quelques aperçus sur les résultats des enquêtes. On trouve sur le site du SOeS les bases de données complètes ainsi que des études plus détaillées.

La source « ENTD » mentionnée sur le tableau et les graphiques désigne indistinctement l'ensemble des trois enquêtes.

	1982	1994	2008
Nombre de personnes de 6 ans et plus (millions)	49,0	53,1	56,2
Modes de déplacements (millions de déplacements par jour)	163,6	167,7	176,7
marche à pied	55,2	38,9	39,5
voiture	79,7	106,2	114,5
transports en commun	13,9	15,1	14,7
deux-roues et divers	14,2	7,2	8,1
Motifs de déplacements (millions de déplacements par jour)	163,6	167,7	176,7
domicile-travail	33,8	28,3	31,4
domicile-autres	77,6	89,6	94,6
domicile-école	19,4	19,5	17,4
autres	32,8	29,9	33,3
Distances parcourues (millions de kilomètres par jour)	850,6	1 217,6	1 415,0
marche à pied	36,3	29,3	32,6
voiture	617,6	994,8	1 178,2
transports en commun	153,7	164,9	164,5
deux-roues et divers	42,9	28,6	39,7
Mobilité quotidienne d'une personne			
Nombre moyen de déplacements par jour	3,34	3,16	3,15
<i>dont mécanisés (*)</i>	2,20	2,42	2,44
Distance moyenne parcourue (kilomètres par jour)	17,4	23,1	25,2
Temps moyen de transport quotidien (minutes)	54,8	54,7	56,4
Caractéristiques d'un déplacement moyen			
Longueur moyenne d'un déplacement mécanisé (kilomètres)	7,6	9,3	10,1
voiture	7,8	9,4	10,3
transports en commun	11,1	11,0	11,2
deux-roues et divers	3,0	3,5	4,8
Durée moyenne d'un déplacement (minutes)	16,4	17,3	17,9
marche à pied	12,3	12,9	13,4
voiture	16,0	16,3	16,9
transports en commun	39,1	36,6	37,9
deux-roues et divers	13,2	14,4	17,6

(*) mécanisé : déplacement qui n'est pas effectué exclusivement à pied.

Source : ENTD

► Les enseignements essentiels des enquêtes.

Si entre 1982 et 1994 on pouvait encore observer des évolutions sensibles dans la mobilité quotidienne, il n'en est plus de même entre 1994 et 2008, où la stabilité est plutôt la règle. Le nombre de déplacements par personne n'a guère varié (soit 3,1 à 3,2 déplacements par jour ouvrable dont 2,4 « mécanisés »). Il en va

de même pour la répartition entre les modes de transport, qu'il s'agisse des nombres de déplacements ou des distances parcourues. Enfin la répartition entre les différents motifs de déplacements n'évolue pratiquement plus et confirme la position durablement minoritaire des déplacements domicile-travail (entre 15 et 20%).

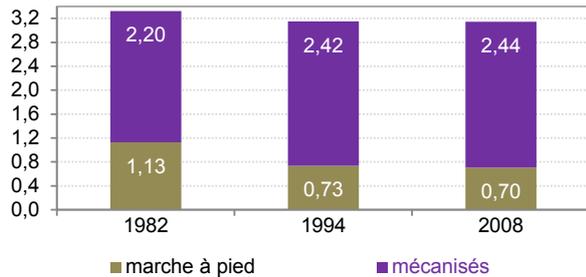
Enquête nationale transports

Les déplacements locaux quotidiens (France métropolitaine) Les enquêtes nationales transports et déplacements

► Déplacements, tous motifs : répartition entre marche à pieds et mécanisés

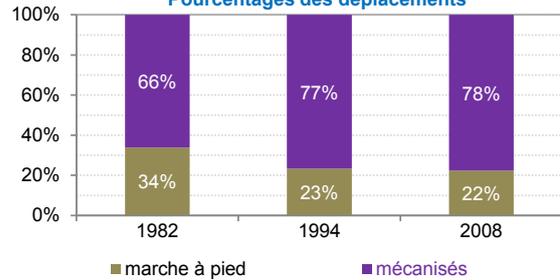
(les déplacements «mécanisés» sont par définition ceux qui ne sont pas effectués entièrement à pied)

Nombre de déplacements par jour et par personne



Source : ENT D

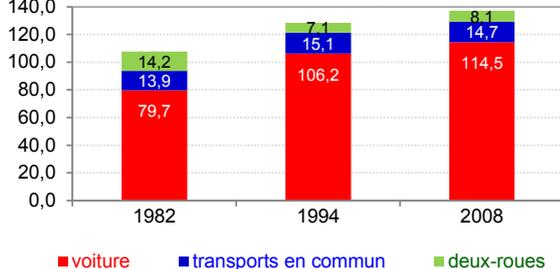
Pourcentages des déplacements



Source : ENT D

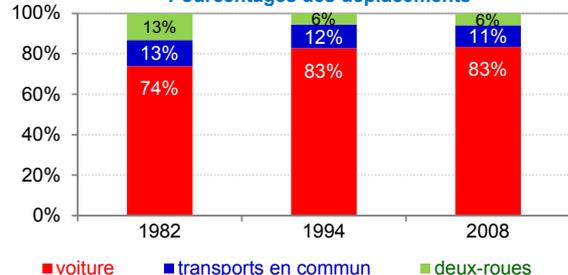
► Déplacements hors marche à pied, tous motifs : répartition par modes mécanisés

Nombre de déplacements par jour (millions)



Source : ENT D

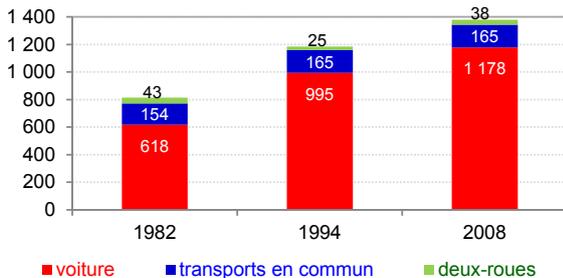
Pourcentages des déplacements



Source : ENT D

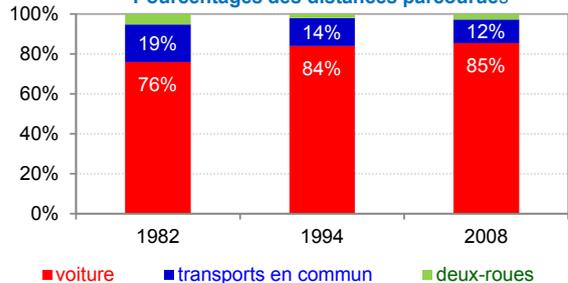
► Distances hors marche à pied, tous motifs : répartition par modes mécanisés

Nombre de kilomètres parcourus par jour (millions)



Source : ENT D

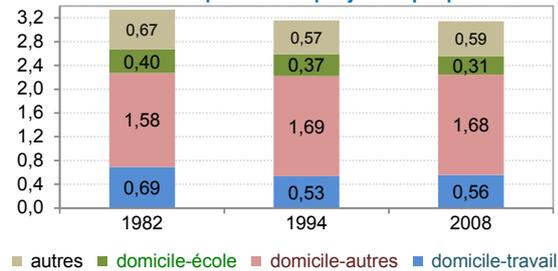
Pourcentages des distances parcourues



Source : ENT D

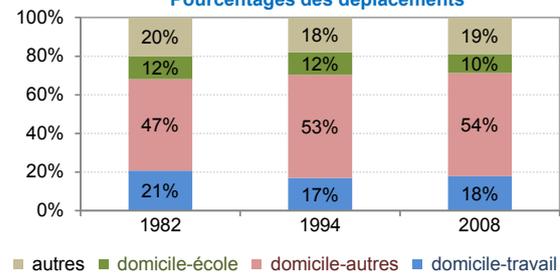
► Déplacements tous modes : répartition par motifs

Nombre de déplacements par jour et par personne



Source : ENT D

Pourcentages des déplacements

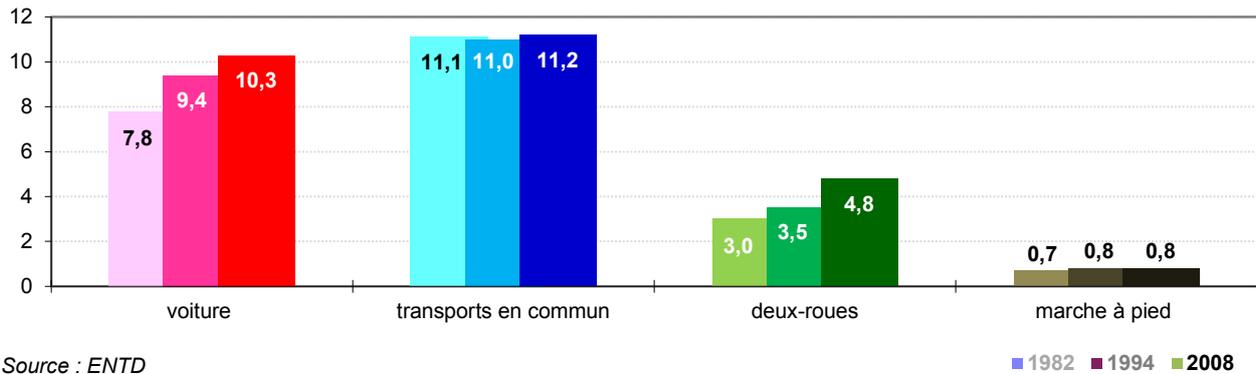


Source : ENT D

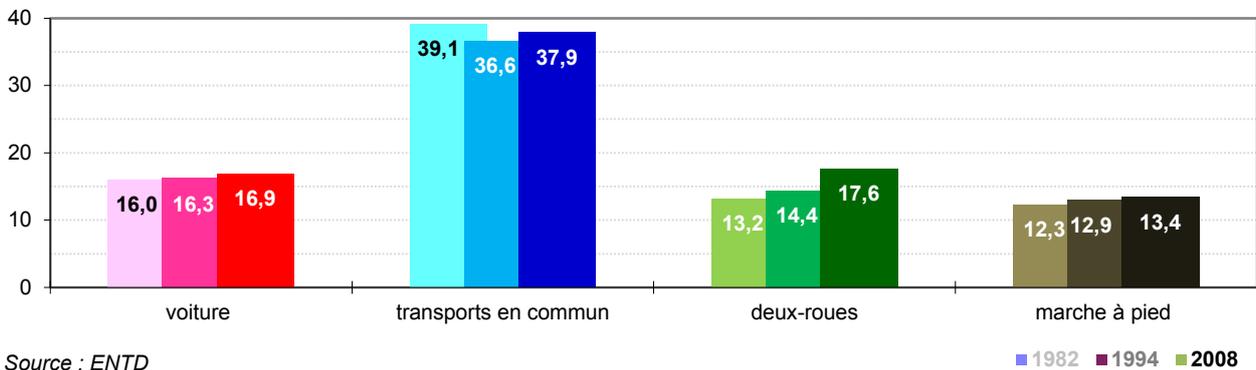
Enquête nationale transports

Les déplacements locaux quotidiens (France métropolitaine) Portées, durées et vitesses

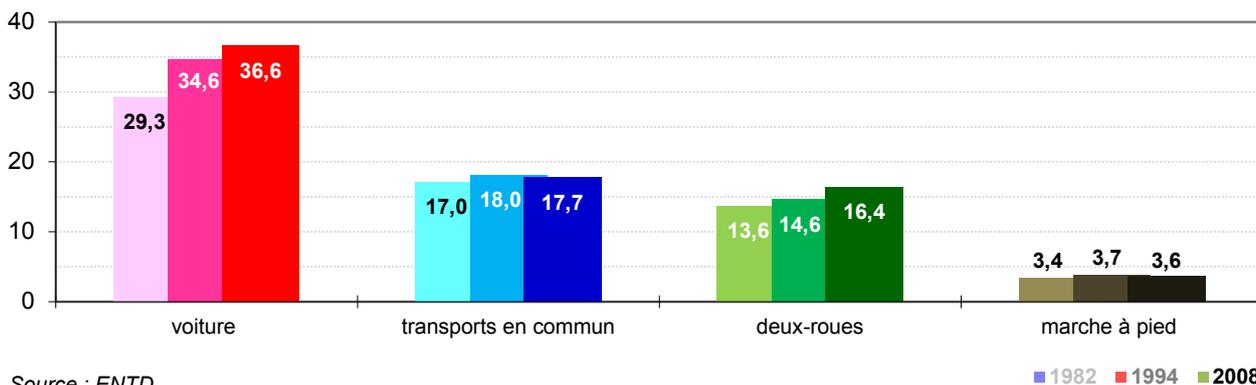
► Déplacements locaux quotidiens : Portées moyennes par déplacements en 1982, 1994, 2008 (en km)



► Déplacements locaux quotidiens : Durées moyennes par déplacements en 1982, 1994, 2008 (en minutes)



► Déplacements locaux quotidiens : Vitesse moyennes par déplacements en 1982, 1994, 2008 (en km/h)



Ces trois graphiques illustrent la principale évolution constatée en matière de mobilité quotidienne, à savoir l'augmentation de la portée des trajets. Comme les durées de déplacements restent pratiquement constantes, ce sont les vitesses qui s'accroissent. Il faut probablement voir là le résultat d'un desserrement des agglomérations, et du développement des trajets périurbains au détriment des déplacements radiaux centre-périphérie.

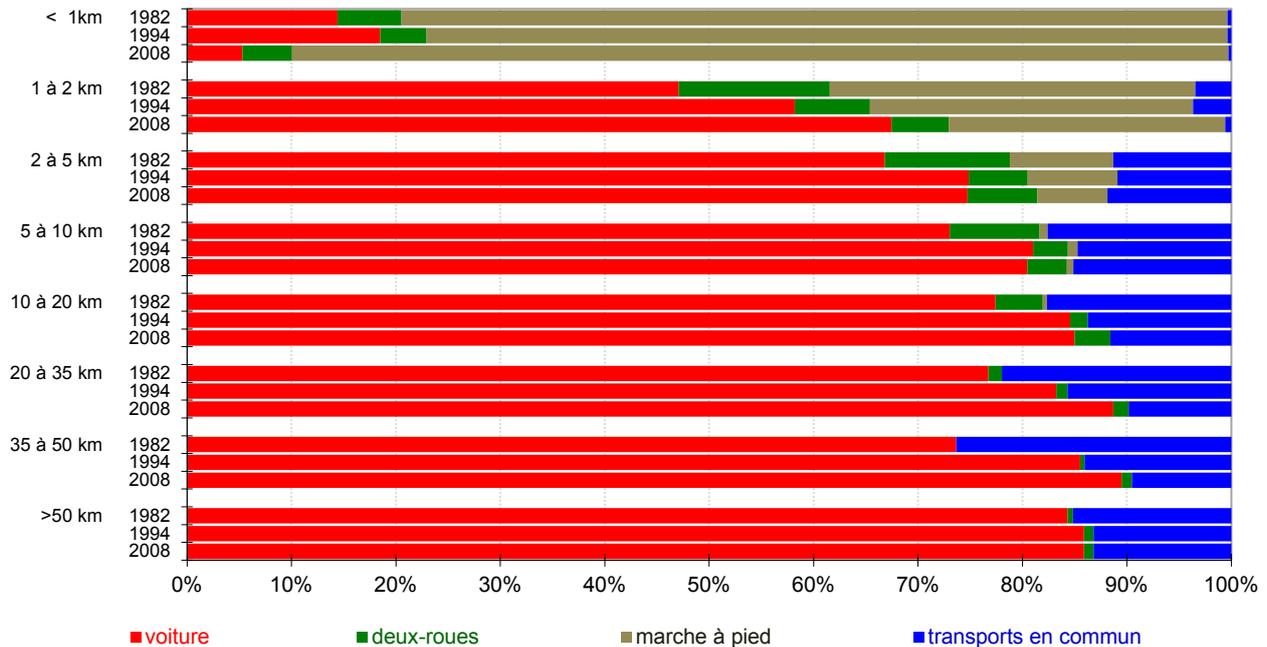
Pour lever toute ambiguïté, signalons :

1/ que les distances indiquées sont les distances réellement parcourues, et non à vol d'oiseau comme dans certaines autres enquêtes ;

2/ que les « vitesses » sont obtenues en divisant les distances par les durées totales y compris les marches d'approche, ainsi que les attentes dans le cas des transports en commun.

Les déplacements locaux quotidiens (France métropolitaine) Répartition en fonction des classes de portées

► Déplacements locaux quotidiens : parts des modes par classes de portées en 1982, 1994 et 2008 (en pourcentages des nombres de déplacements)

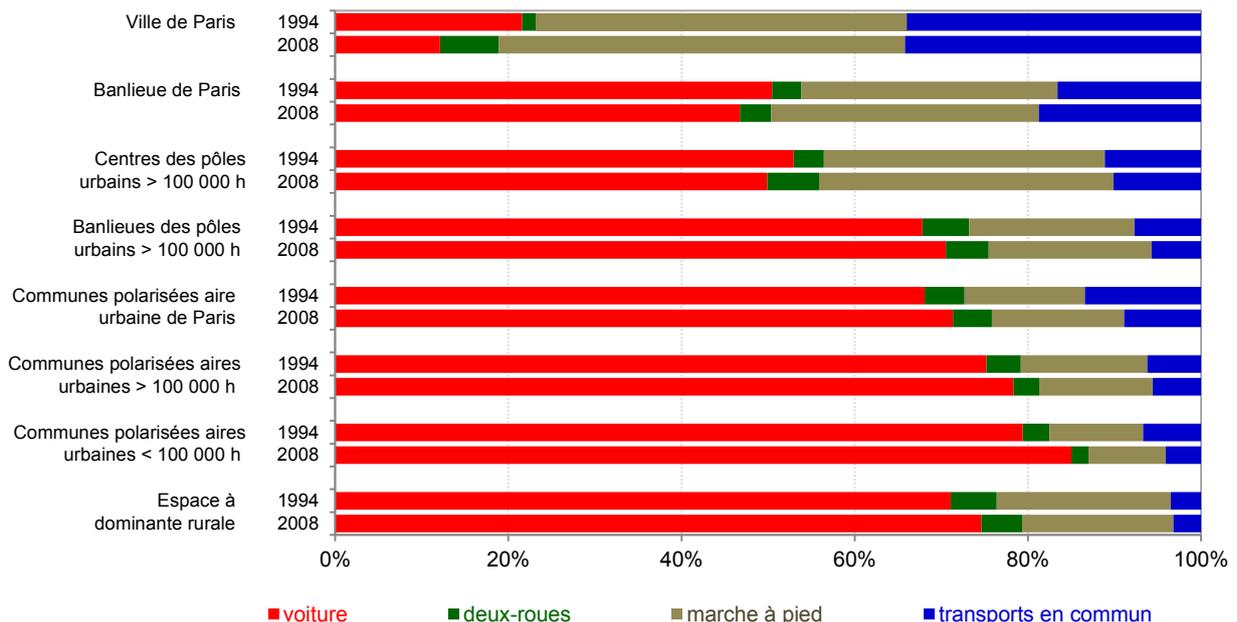


Source : ENT D

Entre 1994 et 2008, la voiture particulière a confirmé sa prépondérance, sauf pour les très courtes distances (moins de 1 km).

Répartition en fonction des types d'agglomérations

► Déplacements locaux quotidiens : parts des modes par types d'agglomération en 1994 et 2008 (en pourcentages des nombres de déplacements)



Source : ENT D

Seules les enquêtes de 1994 et 2008 ont pu être harmonisées en fonction des types d'habitat (la typologie ayant été largement modifiée en 1999). La part de la voiture particulière a régressé dans

les centres des villes et la proche banlieue parisienne, au profit de la marche à pied et surtout des deux-roues. Les transports en commun ne semblent pas en avoir bénéficié.

Répartition entre modes

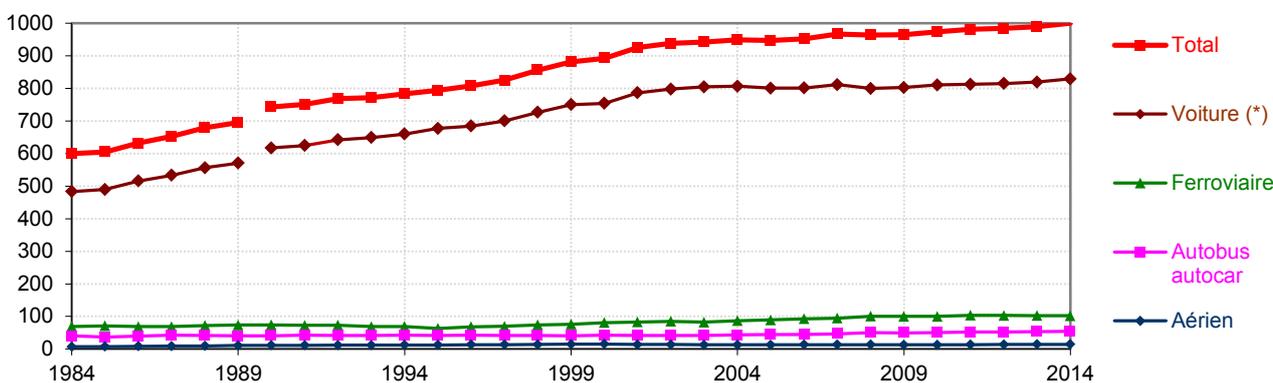
Voyageurs : transports intérieurs

► Répartition entre les modes (milliards de voyageurs x kilomètres)

	2004	2005	2006	2007	2008	2009	2010	2011	2012	2013	2014
Voitures immatriculées France	729	720	718	724	717	721	727	729	731	734	739
Voitures immatriculées étranger	66	68	71	75	70	68	70	70	70	72	76
Voitures et 2 roues toutes immatriculations	807	801	802	812	800	803	811	813	815	819	830
Autobus autocar	42	42	43	45	48	49	50	51	52	53	54
Ferroviaire (*)	87	89	93	95	101	100	100	104	103	103	102
Aérien	13	13	13	13	13	13	13	13	14	14	14
Total	949	946	951	966	962	965	974	981	984	990	1 000

(*) SNCF, réseau ferré RATP, métros de province
Sources : SOeS, UTP, RATP, SNCF, DGAC

► Transports intérieur de voyageurs (milliards de voyageurs x kilomètres)



Sources : SOeS, UTP, RATP, SNCF, DGAC

(*) y compris 2 roues motorisés et voitures étrangères à partir de 1990

► Répartition entre les modes (pourcentages des voyageurs x kilomètres)

	2004	2005	2006	2007	2008	2009	2010	2011	2012	2013	2014
Voitures et 2 roues toutes immatriculations	85,0%	84,7%	84,3%	84,1%	83,1%	83,2%	83,3%	82,8%	82,8%	82,8%	83,0%
Autobus autocar	4,5%	4,5%	4,6%	4,7%	5,0%	5,1%	5,1%	5,2%	5,2%	5,4%	5,4%
Ferroviaire	9,2%	9,5%	9,8%	9,8%	10,5%	10,4%	10,3%	10,6%	10,5%	10,4%	10,2%
Aérien	1,3%	1,4%	1,4%	1,4%	1,4%	1,3%	1,3%	1,4%	1,4%	1,5%	1,4%
	100%	100%	100%	100%	100%	100%	100%	100%	100%	100%	100%
Total route (voiture, autobus et autocar)	89,5%	89,2%	88,8%	88,8%	88,2%	88,3%	88,4%	88,1%	88,1%	88,2%	88,4%
Total transports en commun (autobus, autocar, ferroviaire et aérien)	15,0%	15,3%	15,7%	15,9%	16,9%	16,8%	16,7%	17,2%	17,2%	17,2%	17,0%

Sources : SOeS, UTP, RATP, SNCF, DGAC

Les trajets parcourus par les voyageurs **sur le territoire de la France métropolitaine** ne sont connus qu'imparfaitement, l'aérien étant le mode le plus précis car il dénombre ses passagers ; les transports en commun routiers et ferroviaires connaissent leurs ventes de tickets et d'abonnements, mais n'évaluent qu'approximativement les distances parcourues surtout en milieu urbain, ceci sans parler de la fraude ; les trajets parcourus par les voitures immatriculées en France sont calculés en appliquant aux circulations en véhicules x kilomètres un taux d'occupation moyen de 1,83 passager par voiture environ, chiffre résultant d'observations et d'enquêtes périodiques. **Depuis l'année 2011, les trajets parcourus par les voitures immatriculées à l'étranger sont**

comptabilisés dans les transports intérieurs ; la série a été rétropolée à partir de 1990.

On retiendra surtout les ordres de grandeur et les évolutions dans le temps.

Depuis 2001-2002, le nombre de voyageurs-kilomètres semble globalement se stabiliser. Sur les 1000 milliards de voyageurs-kilomètres parcourus dans l'année 2014, la voiture particulière et les 2 roues en ont assuré 830 soit 83%, et les autobus et autocars 54, soit 5%. La route a donc acheminé 88% des trajets parcourus sur le territoire national, le ferroviaire 10% et l'aérien 1,4%. Ces proportions varient peu.

Répartition entre modes

Voyageurs en Europe : modes terrestres

► Voyageurs en Union européenne à 15

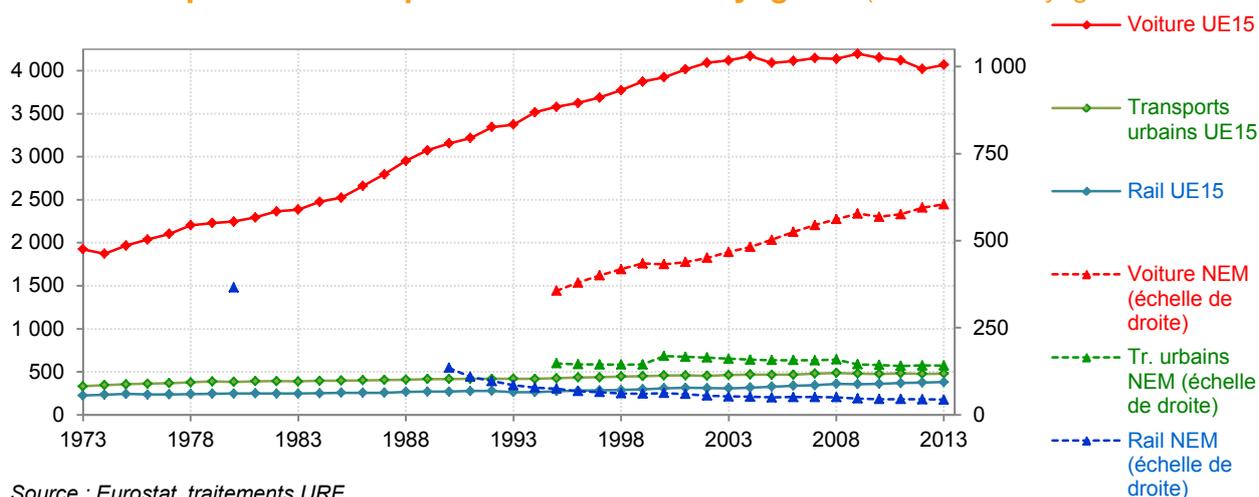
	2003	2004	2005	2006	2007	2008	2009	2010	2011	2012	2013
En milliards de voyageurs-kilomètres											
Voiture	4 118	4 170	4 089	4 111	4 146	4 137	4 196	4 148	4 122	4 019	4 068
Rail	309	317	327	338	345	360	357	360	369	375	381
Transport urbain	462	469	467	466	480	487	480	477	483	477	480
Total	4 889	4 955	4 883	4 915	4 970	4 984	5 032	4 985	4 974	4 871	4 929
Répartition en pourcentage du total											
Voiture	84%	84%	84%	84%	83%	83%	83%	83%	83%	83%	83%
Rail	6%	6%	7%	7%	7%	7%	7%	7%	7%	8%	8%
Transport urbain	9%	9%	10%	9%	10%	10%	10%	10%	10%	10%	10%
Total	100%										

► Voyageurs en Union européenne : nouveaux États membres (13)

	2003	2004	2005	2006	2007	2008	2009	2010	2011	2012	2013
En milliards de voyageurs-kilomètres											
Voiture	468	482	502	525	545	562	578	569	576	595	604
Rail	53	52	50	51	51	50	47	45	45	45	44
Transport urbain	161	158	157	157	157	159	145	143	140	142	141
Total	682	692	710	733	752	771	770	757	762	781	789
Répartition en pourcentage du total											
Voiture	69%	70%	71%	72%	72%	73%	75%	75%	76%	76%	77%
Rail	8%	7%	7%	7%	7%	7%	6%	6%	6%	6%	6%
Transport urbain	24%	23%	22%	21%	21%	21%	19%	19%	18%	18%	18%
Total	100%										

Source : Eurostat, traitements URF

► Union européenne : transports terrestres de voyageurs (milliards de voyageurs-kilomètres)



Source : Eurostat, traitements URF

Les kilomètres parcourus annuellement par les voyageurs ne sont connus qu'approximativement, à partir de relevés, de comptages et d'hypothèses (par exemple sur le nombre de personnes par voiture ou taux d'occupation, sur les distances parcourues par les abonnés des transports en commun, etc.). On retiendra les chiffres ci-dessus comme des ordres de grandeur et des tendances.

Il s'agit en très large majorité de déplacements internes aux États. Les transports urbains comportent les autobus, autocars, tramways et métros.

Dans l'UE 15, les proportions des différents modes de transports

sont remarquablement stables dans le temps et la mobilité globale tend à se stabiliser (à l'accroissement démographique près). Dans les nouveaux États membres, la mobilité globale tend également à se stabiliser, après une période de croissance régulière jusqu'en 2012, du fait de la part croissante de la voiture individuelle dans les déplacements.

Afin de mettre mieux en évidence les évolutions dans les NEM, on a choisi sur le graphique ci-dessus une échelle différente (échelle de droite).

Répartition entre modes

Marchandises : transports intérieurs

► Circulation des véhicules de transports de marchandises (milliards de véhicules x kilomètres)

	2004	2005	2006	2007	2008	2009	2010	2011	2012	2013	2014
Véhicules utilitaires légers immatriculés en France	86,4	87,2	87,5	87,9	87,1	87,6	90,6	93,3	92,9	94,7	95,3
<i>Véhicules industriels immatriculés en France</i>	23,4	23,2	23,3	23,9	21,2	18,7	19,5	20,2	18,5	18,5	17,6
<i>Véhicules industriels étrangers</i>	8,6	8,9	9,2	9,5	9,2	8,5	9,0	9,0	8,6	8,7	9,1
Véhicules industriels (poids lourds) total	32,0	32,1	32,6	33,5	30,4	27,3	28,4	29,2	27,1	27,1	26,7
Wagons de marchandises (*)	2,2	2,1	2,0	2,0	2,0	1,7	1,5	1,6	1,5	1,5	1,5
<i>dont wagons de transport combiné (**)</i>	<i>0,5</i>	<i>0,4</i>	<i>0,4</i>	<i>0,5</i>	<i>0,5</i>	<i>0,4</i>	<i>0,3</i>	<i>0,4</i>	<i>0,4</i>	<i>0,4</i>	<i>0,4</i>

(*) ces chiffres ne sont plus publiés ; les chiffres en italiques sont des reconstitutions approximatives d'après des sources diverses

(**) estimations URF, voir page 88

Sources : SOeS, SNCF, UIC

Les véhicules dont les circulations sont mentionnées dans le tableau ci-dessus sont évidemment très disparates quant à leurs dimensions et aux charges transportées, ainsi qu'à leurs champs d'utilisation (urbaine, interurbaine, internationale, concentrée sur des grands axes ou diffuse). Ce n'est que par commodité qu'ils sont regroupés ici. Cependant, la confrontation des kilomètres parcourus par chacune des grandes catégories peut être utile à connaître pour ne pas se tromper sur les ordres de grandeur.

En 2014, sur les réseaux de la France métropolitaine :

- Les véhicules utilitaires légers ont parcouru environ 95 milliards de kilomètres.

- Les poids lourds ont parcouru environ 27 milliards de kilomètres : on retrouve le niveau de 2009, en forte baisse par rapport à 2010-2011 ;

- pour les poids lourds français (18 milliards de véhicules x km), le pourcentage de circulation à vide est de l'ordre de 20% en compte d'autrui et 40% en compte propre, soit 25% en moyenne pondérée ;

- pour les poids lourds étrangers (9 milliards de véhicules x km), le pourcentage de circulation à vide est nettement inférieur à celui du compte d'autrui français. L'enquête aux frontières réalisée en 2004 a révélé un pourcentage à vide de l'ordre de 5%. Les pourcentages de circulation à vide sont en diminution.

- Les parcours des wagons de marchandises ne sont plus publiés depuis 1998 ; les chiffres indiqués ici ne sont que pour ordre de grandeur : ils doivent être de l'ordre de 1,5 milliards de kilomètres en 2014 ; le taux de circulation à vide serait inférieur à 30%. Le transport combiné (voir page 88) doit représenter plus du quart du total.

► Distances moyennes de transport selon les modes (kilomètres)

	2004	2005	2006	2007	2008	2009	2010	2011	2012	2013	2014
Routier pour compte d'autrui	132	128	125	123	118	115	117	115	115	115	116
Routier pour compte propre	39	40	39	38	38	38	38	39	36	38	39
Ferroviaire conventionnel (*)	354	340	343	365	342	330	308	344	334	315	321
Ferroviaire transport combiné	640	647	637	634	640	644	655	532	567	598	596
Fluvial	126	132	128	122	125	132	133	135	132	137	137
Oléoducs	263	270	273	276	276	255	271	244	234	201	227

Routier : pavillon français hors transit, plus de 3,5 t de PTAC. Ferroviaire : SNCF seule. Fluvial : hors transit rhénan

(*) A la SNCF, regroupe wagons isolés et trains entiers à partir de 2003

Sources : SOeS, SNCF, UIC, VNF

Indépendamment de leurs spécificités quant à la nature des marchandises et aux types de conditionnements utilisés (vracons solides et liquides, palettes, conteneurs, caisses mobiles, porte-voitures, etc.), les modes de transport présentent de fortes disparités quant aux distances moyennes de transport (les distances moyennes dissimulant elles-mêmes une importante dispersion).

En particulier, le transport routier français, même pour le compte d'autrui, est effectué en grande majorité sur des distances relativement courtes. Sous pavillon français, les trajets routiers à moins de 150 km représentent globalement 31% du nombre total de trajets (environ 23% du compte d'autrui et 63% du compte propre),

et ceux de plus de 500 km représentent globalement 25% du nombre total de trajets (environ 30% du compte d'autrui et 7% du compte propre).

Les distances indiquées pour les transports ferroviaires et fluviaux ne tiennent pas compte des trajets terminaux, qui font le plus souvent appel au transport routier.

Aux incertitudes près concernant les chiffres les plus anciens, les distances moyennes de transport sont caractérisées par une certaine stabilité dans le temps.

Marchandises : transports intérieurs

► Tonnages kilométriques des transports intérieurs de marchandises (milliards de tonnes-kilomètres)

	2004	2005	2006	2007	2008	2009	2010	2011	2012	2013	2014
Routier pour compte propre	31	31	33	30	29	27	30	32	29	32	32
Routier pour compte d'autrui	166	162	166	177	166	139	145	146	136	134	128
Routier pavillon étranger	96	100	108	112	110	98	105	101	100	104	106
Routier total (plus de 3,5 t de PTAC)	294	293	306	319	305	263	279	279	266	269	265
Routier VUL (3,5 t maximum de PTAC)	21	21	22	22	22	21	22	22	22	23	23
Ferroviaire conventionnel	36	32	33	33	31	25	23	27	24	24	23
Ferroviaire transport combiné	11	9	9	9	9	8	7	7	8	8	9
Ferroviaire total (**)	46	41	41	43	40	32	30	34	33	32	32
Fluvial	7,3	7,9	8,0	7,5	7,5	7,4	8,1	7,9	7,8	7,9	7,8
Oléoducs	21	21	22	21	21	19	18	17	15	12	11
Transport total y c. VUL	389	384	399	412	396	343	357	361	344	343	340

(**) y compris les opérateurs privés

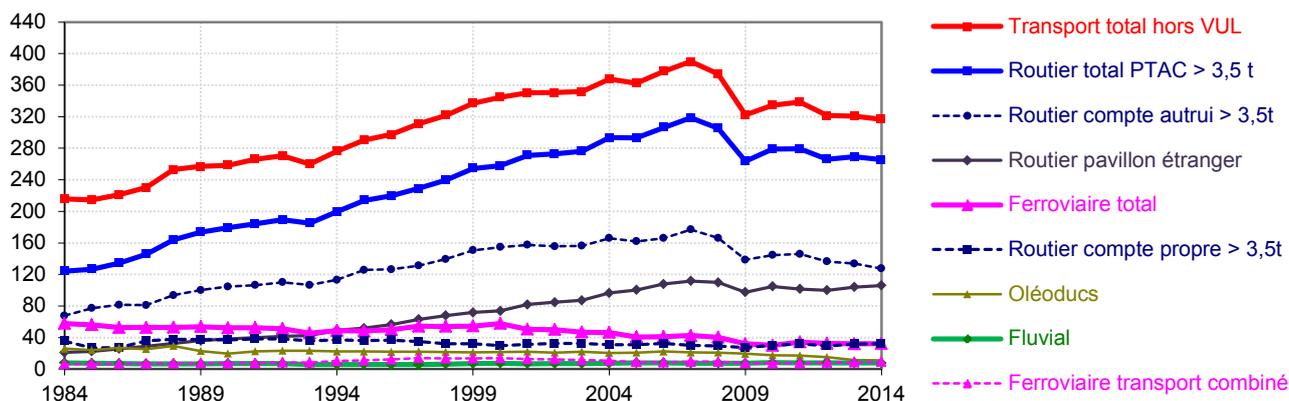
► Pourcentages du total des tonnes-kilomètres hors VUL et hors oléoducs

Routier total	85%	86%	86%	86%	86%	87%	88%	87%	87%	87%	87%	87%
Ferroviaire total	13%	12%	12%	12%	11%	11%	9%	11%	11%	10%	10%	11%
Fluvial	2,1%	2,3%	2,2%	2,0%	2,1%	2,5%	2,5%	2,5%	2,6%	2,6%	2,6%	2,5%
	100%	100%	100%	100%	100%	100%	100%	100%	100%	100%	100%	100%

Routier pavillon français (compte d'autrui et compte propre) et pavillons étrangers. Fluvial : hors transit rhénan

Source : SOeS

► Transports intérieurs de marchandises selon les modes d'acheminement, hors utilitaires légers (milliards de tonnes-kilomètres)



Source : SOeS

Compte tenu de la très grande diversité des marchandises transportées, qui vont des petits colis aux produits en vrac, la tonne-kilomètre ne constitue pas en général une unité de mesure pertinente, notamment pour la comparaison entre les différents modes de transport. Elle est parfois supplantée par des unités volumiques telles que les « envois » (transport combiné), les « unités de transport intermodal », « équivalent vingt pieds » ou « unités de fret ». En particulier, le transport de fret aérien, spécialisé dans les colis urgents et coûteux, ne représente qu'une part infime des masses transportées et ne figure pas dans cette page, alors qu'il en serait différemment si les produits étaient exprimés en valeur de marchandises ou en chiffre d'affaires du transport. Toutefois, comme la structure des marchandises ne se déforme

que lentement au fil du temps, cette unité permet de rendre compte des évolutions sur moyennes périodes, tant en termes de tonnages kilométriques totaux qu'en terme de répartition entre les modes. Par ailleurs la tonne-kilomètre est pour le moment la seule unité pour laquelle on dispose de séries chronologiques longues au niveau français et européen.

Les tableaux et le graphique ci-dessus sont relatifs aux transports effectués sur le territoire national.

La part de la route (y compris VUL) exprimée dans cette unité de mesure est de l'ordre de 88%, quasi stable depuis 2004.

Répartition entre modes

Marchandises en Europe : modes terrestres

► Marchandises en Union européenne à 15

En milliards de tonnes-kilomètres											
	2003	2004	2005	2006	2007	2008	2009	2010	2011	2012	2013
Route	1 377	1 466	1 480	1 495	1 523	1 470	1 302	1 333	1 305	1 235	1 219
Rail	241	258	263	287	292	289	237	256	270	264	264
Fluvial	116	126	126	127	132	130	110	130	123	128	131
Total	1 734	1 850	1 869	1 909	1 948	1 889	1 649	1 719	1 698	1 627	1 614

Répartition en pourcentage du total											
Route	79,4%	79,2%	79,2%	78,3%	78,2%	77,8%	79,0%	77,5%	76,9%	75,9%	75,5%
Rail	14%	14%	14%	15%	15%	15%	14%	15%	16%	16%	16%
Fluvial	7%	7%	7%	7%	7%	7%	7%	8%	7%	8%	8%
Total	100%										

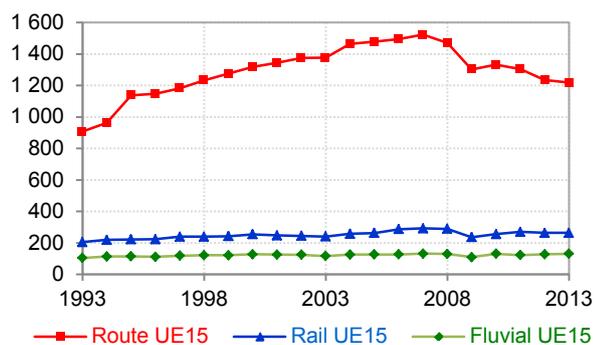
► Marchandises en Union européenne : nouveaux Etats membres (13)

En milliards de tonnes-kilomètres											
	2003	2004	2005	2006	2007	2008	2009	2010	2011	2012	2013
Route	247	281	321	360	402	422	397	431	440	458	500
Rail	146	154	154	157	160	154	127	138	152	143	143
Fluvial	7	11	13	12	13	16	21	25	19	22	21
Total	400	446	487	529	574	591	545	594	611	623	665

Répartition en pourcentage du total											
Route	61,7%	63,0%	65,9%	68,1%	70,0%	71,3%	72,9%	72,5%	71,9%	73,5%	75,3%
Rail	36%	35%	32%	30%	28%	26%	23%	23%	25%	23%	21%
Fluvial	2%	2%	3%	2%	2%	3%	4%	4%	3%	3%	3%
Total	100%										

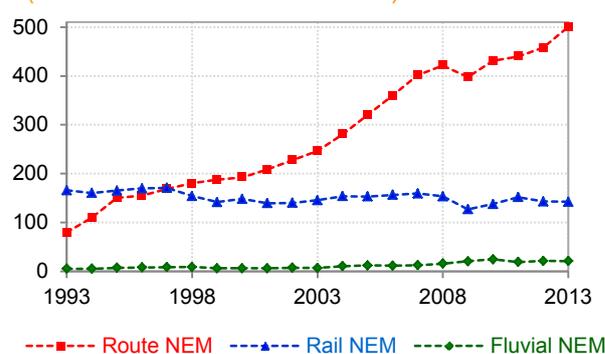
Source : Eurostat, traitements URF

► UE à 15 : transports terrestres de marchandises (milliards de tonnes-kilomètres)



Source : Eurostat, traitements URF

► UE, nouveaux états membres : transports terrestres de marchandises (milliards de tonnes-kilomètres)



Source : Eurostat, traitements URF

Comme on l'a précisé page 85, la tonne-kilomètre ne constitue pas toujours une unité de mesure pertinente, en raison de la très grande variété des produits transportés et des distances de transports. Elle présente toutefois l'intérêt d'être utilisée universellement et d'éviter en principe les doubles comptes (contrairement à la tonne qui risque d'être comptée plusieurs fois au cours d'un acheminement).

Les chiffres sont ceux qui sont déclarés par les transporteurs de chaque État membre, et ils comportent une part non négligeable d'échanges internationaux.

Depuis la chute de 2009 et la légère reprise observée en 2010, les transports de marchandises marquent le pas dans l'UE28.

On observe la même tendance pour le transport routier qui continue à occuper une place prépondérante dans le fret de l'UE, avec près de 76% de part de marché en 2013.

Dans les nouveaux États membres, la forte augmentation des transports par route observée depuis vingt ans s'est poursuivie en 2013.

Répartition entre modes

Marchandises en Europe : transports routiers

On trouvera ci-dessous des détails complémentaires sur les transports routiers.

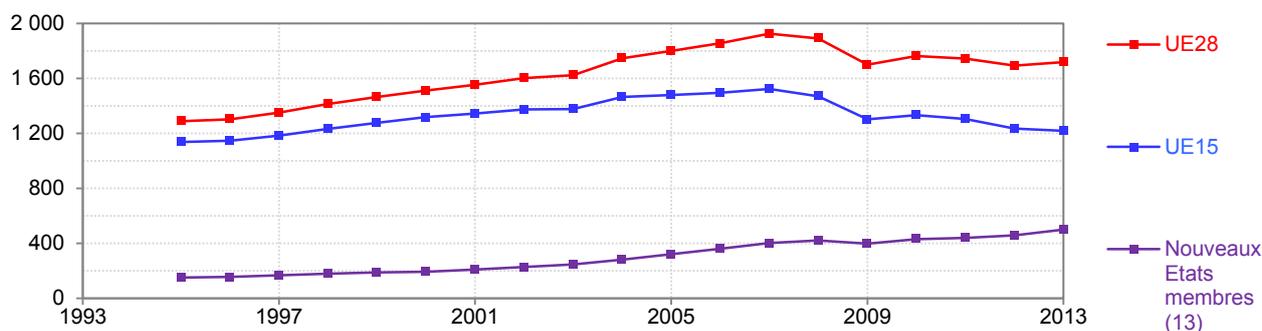
- dans l'UE 15, on observe la même tendance que celle que l'on vient de signaler.
- dans les nouveaux États membres, la croissance a été stoppée ou a reculé, à l'exception notable de la Pologne.

► Union européenne : transports routiers de marchandises (milliards de tonnes-kilomètres)

		2003	2004	2005	2006	2007	2008	2009	2010	2011	2012	2013
UE 15	Union européenne (15 Etats)	1 387	1 470	1 482	1 497	1 523	1 470	1 302	1 333	1 305	1 235	1 219
NEM13	Nouveaux Etats membres (13)	247	281	321	360	402	422	397	431	440	458	500
UE 28	Union européenne (28 Etats)	1 624	1 747	1 801	1 856	1 925	1 892	1 700	1 764	1 745	1 693	1 719

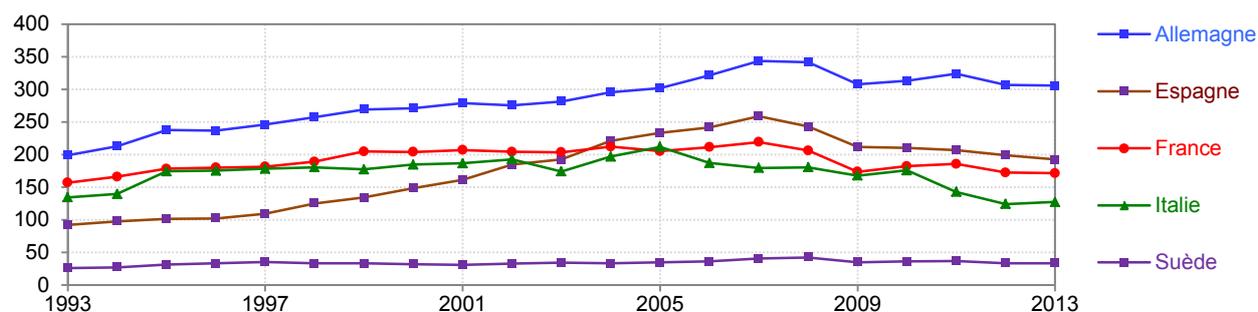
Source : Eurostat, traitements URF

► Union européenne : transports routiers de marchandises (milliards de tonnes-kilomètres)



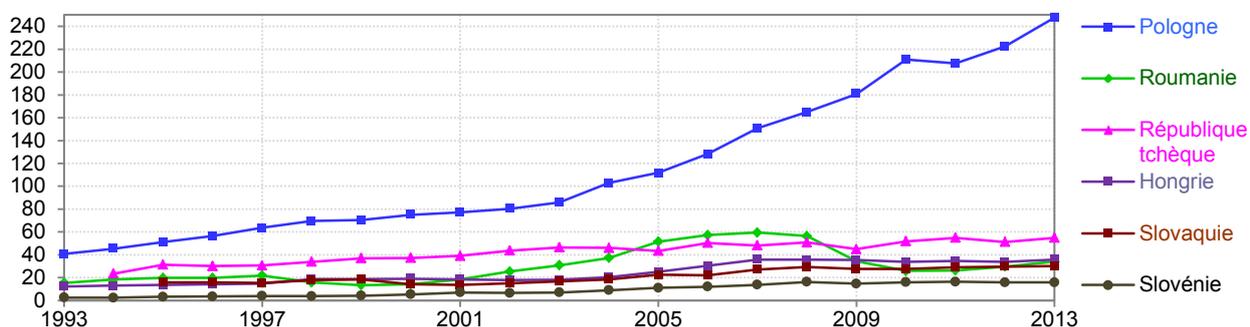
Source : Eurostat, traitement URF

► Union européenne : transports routiers de marchandises dans cinq États de l'UE15 (milliards de tonnes-kilomètres)



Source : Eurostat, traitement URF

► Union européenne : transports routiers de marchandises dans six nouveaux États membres (milliards de tonnes-kilomètres)



Source : Eurostat, traitement URF

Répartition entre modes

Transport combiné : quelques définitions

Le « **transport combiné rail-route** » ou « **feroutage** » désigne un mode de transport intermodal de marchandises dont le parcours principal est effectué par fer et les parcours d'extrémités par route. La marchandise est transportée dans des caisses mobiles, conteneurs ou semi-remorques (combiné non accompagné), ou encore dans des camions entiers (combiné accompagné ou route roulante).

Les différents types de contenants reçoivent l'appellation générique **d'unité de transport intermodal** (uti, ou en anglais itu, intermodal transport unit).

Les caisses ou conteneurs sont munis d'éléments de préhension et généralement empilables (notamment les conteneurs ISO utilisés en transport maritime). La longueur standard du conteneur ISO

de base est de 6,10 m (20 pieds), d'où l'unité la plus utilisée en transport combiné, l'**équivalent vingt pieds** (evp ou en anglais teu, twenty-foot equivalent unit).

L'Union internationale rail-route (UIRR) utilise aussi une autre unité, l'**« envoi »**, qui correspond à la capacité d'un camion routier et permet ainsi des comparaisons pertinentes entre les modes. Un envoi est considéré comme équivalent en moyenne à 2 evp (soient 2 caisses ou conteneurs de moins de 8,3 m, ou 1 caisse de plus de 8,3 m, ou 1 semi-remorque, ou 1 camion sur route roulante). Un envoi moyen correspond à environ 20 à 22 tonnes de fret.

Un **envoi-kilomètre** a donc la dimension d'une unité de circulation et correspond sensiblement à 1 véhicule-kilomètre par camion.

Transport combiné rail-route en France

► France : transport combiné rail-route

	2004	2005	2006	2007	2008	2009	2010	2011	2012	2013	2014
En milliards de tonnes-kilomètres											
National	3,1	3,3	3,1	3,5	4,2	4,4	4,6	4,6	4,9	5,4	5,7
Commerce extérieur	3,3	2,6	2,6	2,9	2,6	1,8	1,6	1,7	2,0	1,9	2,1
Transit	4,3	2,8	2,9	2,9	2,4	1,3	1,0	1,0	1,1	1,1	1,3
Total	10,7	8,7	8,6	9,3	9,2	7,5	7,2	7,3	8,1	8,4	9,1
En millions de tonnes											
National	16,7	13,5	13,6	15,1	14,6	11,7	11,0	13,8	14,2	14,0	15,2
Commerce extérieur	16,7	13,5	13,6	15,1	14,6	11,7	11,0	13,8	14,2	14,0	15,2
Transit	16,7	13,5	13,6	15,1	14,6	11,7	11,0	13,8	14,2	14,0	15,2
Total	16,7	13,5	13,6	15,1	14,6	11,7	11,0	13,8	14,2	14,0	15,2
En millions d'envois (*)											
National	0,8	0,7	0,7	0,7	0,7	0,6	0,5	0,7	0,7	0,7	0,7
Commerce extérieur	0,8	0,7	0,7	0,7	0,7	0,6	0,5	0,7	0,7	0,7	0,7
Transit	0,8	0,7	0,7	0,7	0,7	0,6	0,5	0,7	0,7	0,7	0,7
Total	0,8	0,7	0,7	0,7	0,7	0,6	0,5	0,7	0,7	0,7	0,7
En milliards d'envois x km											
National	0,5	0,4	0,4	0,5	0,5	0,4	0,3	0,3	0,4	0,4	0,4
Commerce extérieur	0,5	0,4	0,4	0,5	0,5	0,4	0,3	0,3	0,4	0,4	0,4
Transit	0,5	0,4	0,4	0,5	0,5	0,4	0,3	0,3	0,4	0,4	0,4
Total	0,5	0,4	0,4	0,5	0,5	0,4	0,3	0,3	0,4	0,4	0,4
Distance de transport (km) (**)											
National	639	647	632	616	630	644	655	532	567	598	596
Commerce extérieur	639	647	632	616	630	644	655	532	567	598	596
Transit	639	647	632	616	630	644	655	532	567	598	596
Total	639	647	632	616	630	644	655	532	567	598	596

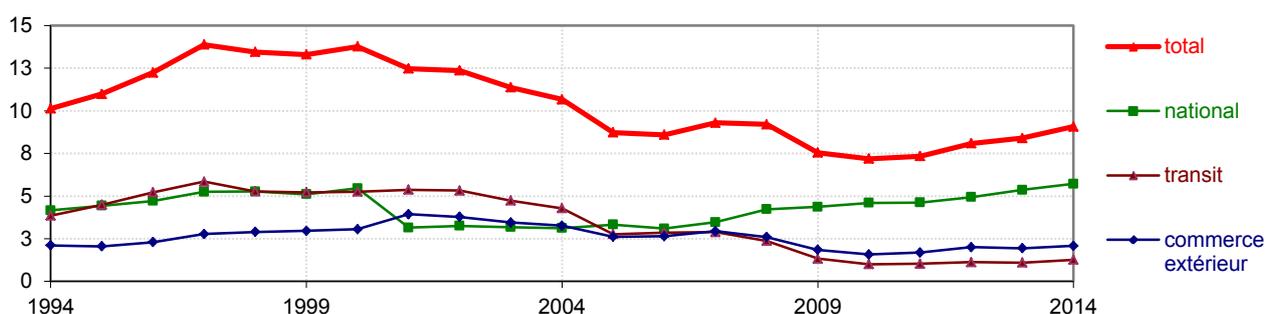
(*) un envoi moyen = 21 tonnes

(millions d'envois avec la convention UIRR : 1 envoi = 2 evp)

(**) pour le commerce extérieur et le transit : distance parcourue sur le territoire français

Sources : SOeS, SNCF, UIC, UIRR, estimations URF

► France : transport combiné rail-route (milliards de tonnes-kilomètres)



Sources : SOeS, SNCF, UIC, estimations URF

Ce tableau exprime l'évolution du transport combiné sur le territoire français dans différentes unités. La reconstitution des « envois » et des « envois-kilomètres » effectués sur le territoire français est approximative. C'est pourquoi les chiffres du tableau ci-dessus doivent être considérés comme de ordres de grandeur. On retiendra le chiffre d'environ 0,7 million d'envois en 2014.

Le transport combiné représente environ 28% du fret ferroviaire en tonnes-kilomètres, le transport conventionnel représentant la part la plus importante du transport ferroviaire de marchandises. Après la chute observée entre 2008 et 2010, on assiste à un fort redressement du transport combiné, avec une quatrième année de hausses consécutives.

Répartition entre modes

Marchandises : transport combiné rail-route en Europe

En 2014, l'UIRR regroupe 22 sociétés dont l'activité couvre le territoire de l'Europe au sens large et représente environ les 4/5 du transport combiné européen.

Après la légère reprise du transport combiné européen en 2013, on observe une certaine stagnation de ce mode de transport en

2014: le nombre d'envois a baissé de 1% alors que le nombre de tonnes-kilomètres progressait de 12%. C'est le transport combiné de marchandises conteneurisées ou en caisse mobiles, qui représente l'essentiel du transport combiné, qui progresse le plus.

► Europe : transports effectués par les membres de l'UIRR (Union internationale des transports combinés rail-route)

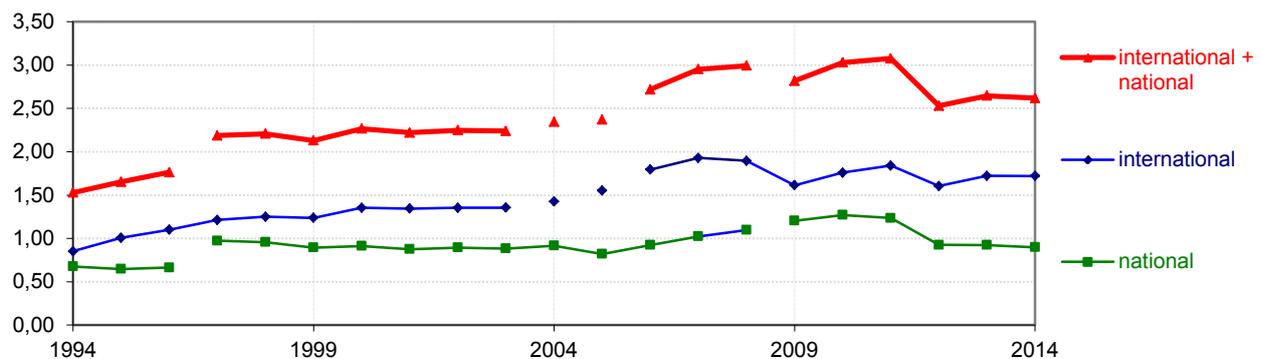
Unité	2004 (*)	2005 (*)	2006 (*)	2007	2008	2009 (*)	2010	2011	2012	2013	2014 (*)
International											
millions d'envois	1,43	1,55	1,79	1,93	1,90	1,61	1,76	1,84	1,60	1,72	1,72
dont route roulante (**)	0,31	0,27	0,28	0,26	0,27	0,23	0,26	0,28	0,12	0,13	0,14
km	760	796	840	852	844	847	810	862	843	840	932
milliards d'envois-km	1,08	1,23	1,51	1,64	1,60	1,37	1,43	1,59	1,35	1,45	1,60
National											
millions d'envois	0,92	0,82	0,92	1,02	1,10	1,20	1,27	1,24	0,93	0,92	0,90
dont route roulante (**)	0,07	0,04	0,10	0,13	0,16	0,19	0,20	0,15	0,01	0,01	0,01
km	560	560	510	408	455	348	350	299	425	473	485
milliards d'envois-km	0,51	0,46	0,47	0,42	0,50	0,42	0,44	0,37	0,39	0,44	0,44
International + national											
millions d'envois	2,34	2,37	2,72	2,95	2,99	2,82	3,03	3,08	2,53	2,65	2,62
dont route roulante (**)	0,38	0,32	0,38	0,39	0,43	0,42	0,45	0,43	0,13	0,14	0,15
km	682	714	728	698	701	634	617	636	702	722	780
milliards d'envois-km	1,60	1,69	1,98	2,06	2,10	1,79	1,87	1,96	1,75	1,88	2,04

(*) nouvelles adhésions en 1997, 2004, 2005, 2006, 2009 et 2014

(**) à partir de 2012, données sans Ökombi-Hungarokombi

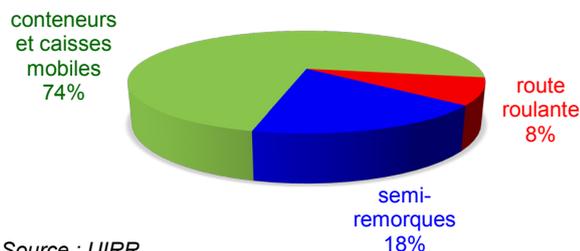
Source : UIRR

► Europe : UIRR, transport combiné rail-route (millions d'envois)



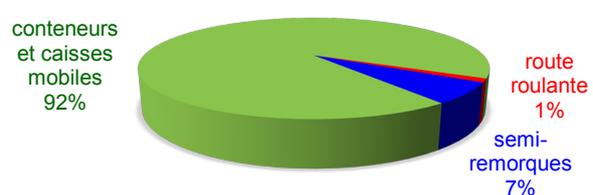
Source : UIRR

► Europe : transport combiné rail-route international, systèmes d'acheminement en 2014 (pourcentages des envois)



Source : UIRR

► Europe : transport combiné rail-route national, systèmes d'acheminement en 2014 (pourcentages des envois)



Source : UIRR

En 2014, la répartition des envois entre les trois systèmes d'acheminement est figurée par les graphiques ci-dessus.

Globalement (international + national), la route roulante représente

actuellement 6% des envois, les conteneurs et caisses mobiles, 80% et les semi-remorques, 14%.

Répartition entre modes

Marchandises : Trafic transalpin

► Trafics routiers aux principaux passages entre le tunnel du Fréjus et le col du Brenner (millions de camions)

	2004	2005	2006	2007	2008	2009	2010	2011	2012	2013	2014
Tunnels Fréjus + Mont Blanc (*)	1,48	1,37	1,45	1,47	1,41	1,20	1,30	1,34	1,26	1,21	1,22
Tunnels suisses (**)	1,26	1,20	1,18	1,26	1,27	1,18	1,26	1,26	1,21	1,05	1,03
Cols autrichiens (***)	2,12	2,12	2,21	2,28	2,20	1,84	1,95	1,98	2,06	2,03	1,95
Total	4,86	4,69	4,84	5,01	4,89	4,22	4,51	4,58	4,53	4,29	4,20

A partir de 2013, changement de méthodologie pour les comptages de passages alpins suisses.

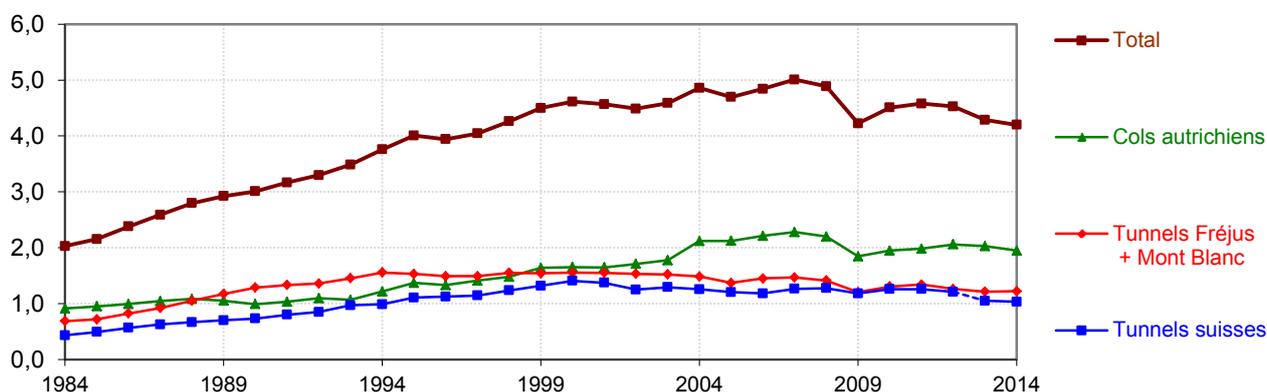
(*) Fréjus seul entre mars 1999 et avril 2002 ; Mont Blanc seul entre juin et août 2005; en 2014 : Fréjus (55%), Mont Blanc (45%)

(**) En 2014 : St-Gothard (74%), San-Bernardino (15%), Gd-St-Bernard, col du Simplon (11%)

(***) En 2014 : Brenner (96%), Reschen (4%)

Sources : ATMB, SFTRF et Alpinfo (Office fédéral suisse des transports)

► Trafics de camions aux franchissements des Alpes (millions de camions)



Sources : ATMB, SFTRF et Alpinfo (Office fédéral suisse des transports)

Les trafics ci-dessus ne sont pas exactement comparables d'un pays à l'autre (quoiqu'ils soient totalisés dans le tableau par commodité) : en Suisse, les «camions» désignent les véhicules utilitaires dont le PTAC est compris entre 3,5 t et 40 t ; dans les tunnels franco-italiens et en Autriche, le critère est la silhouette des véhicules (empattement, nombre d'essieux), et il s'agit des « poids lourds » à proprement parler et non des petits camions. En outre, le Saint-Gothard et le San-Bernardino sont éloignés de la frontière italo-suisse, et on y rencontre une part non négligeable de trafics internes à la Suisse (environ 1/3).

Les difficultés économiques des années 2008 et surtout 2009 avaient accentué les tendances déjà visibles des évolutions de trafics. Malgré la légère reprise constatée en 2010 et 2011, on est revenu en 2014 à la situation très basse de 2009.

Les trafics cumulés des deux tunnels franco-italiens sont en baisse depuis 1994 (voir aussi page 19).

Les trafics cumulés des franchissements italo-suisse sont sensiblement stables depuis une vingtaine d'années.

Les trafics cumulés des franchissements italo-autrichiens décroissent et reviennent au niveau de 2009.

Marchandises : Trafic transalpin

► Trafics ferroviaires aux principaux passages entre le tunnel du Mont-Cenis et le col du Brenner (millions de wagons*)

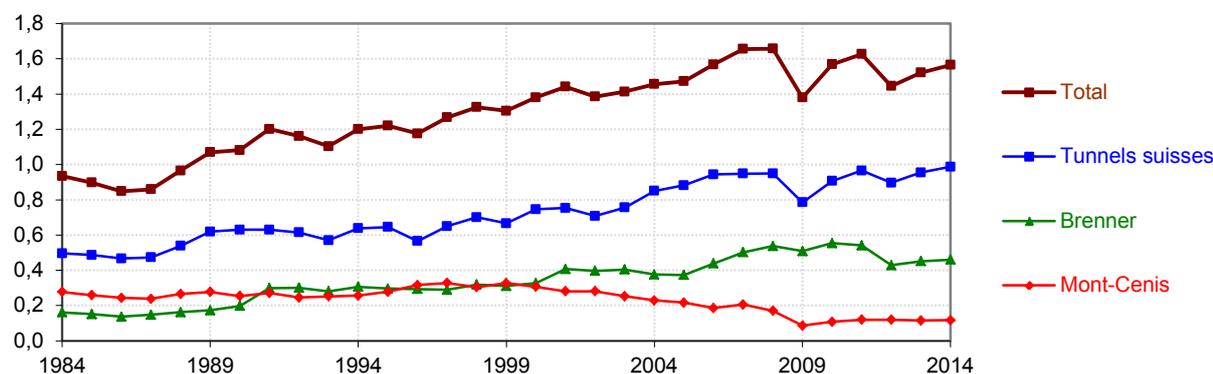
	2004	2005	2006	2007	2008	2009	2010	2011	2012	2013	2014
Tunnel du Mont-Cenis	0,23	0,22	0,19	0,21	0,17	0,09	0,11	0,12	0,12	0,12	0,12
Tunnels suisses (**)	0,85	0,88	0,94	0,95	0,95	0,79	0,91	0,97	0,90	0,95	0,99
Col du Brenner	0,38	0,37	0,44	0,50	0,54	0,51	0,55	0,54	0,43	0,45	0,46
Total	1,46	1,47	1,57	1,66	1,66	1,38	1,57	1,63	1,44	1,52	1,56

(*) sur la base de 30 t de chargement par wagon complet et 25 t par wagon de transport combiné

(**) St-Gothard (60%), Simplon (40%)

Source : Alpinfo (Office fédéral suisse des transports)

► Trafics de wagons aux franchissements des Alpes (millions de wagons)



Source : Alpinfo (Office fédéral suisse des transports)

Par rapport au transport ferroviaire total, le transport combiné (voir aussi pages 88 et 89) occupe approximativement les parts suivantes :

- Tunnel du Mont-Cenis : combiné non accompagné : 33 % ; combiné accompagné : 3%.
- Tunnels suisses : combiné non accompagné : 65 % ; combiné accompagné (dit «route roulante») : 7 %
- Col du Brenner : combiné non accompagné 54 % ; combiné accompagné : 28 %.

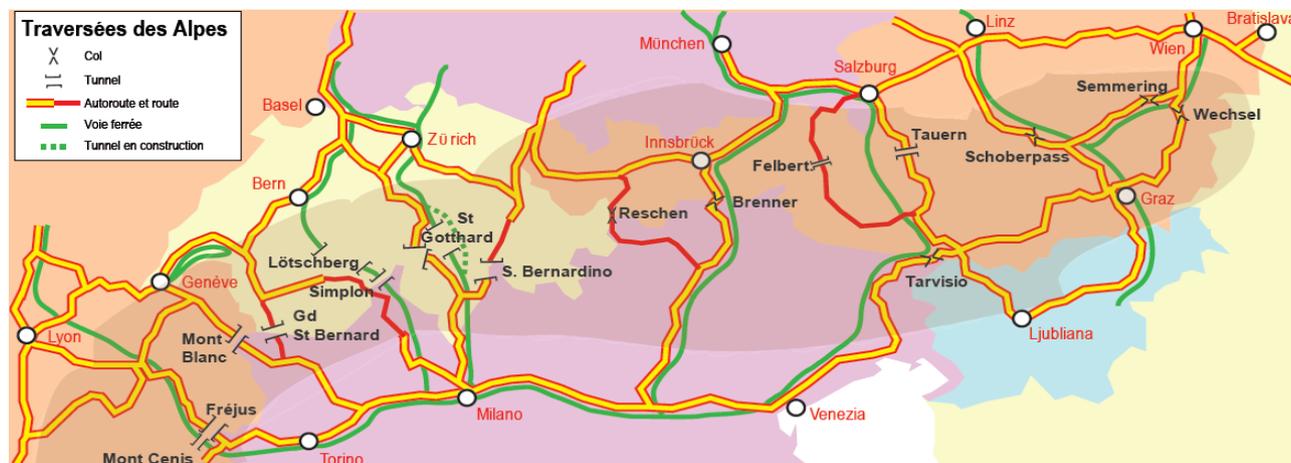
Les difficultés économiques des années 2008 et surtout 2009 avaient lourdement pesé sur les trafics ferroviaires. Après la reprise constatée en 2010 et 2011, la situation s'est

à nouveau dégradée en 2012. Depuis, on observe une légère progression liée principalement à celle du trafic dans les tunnels suisses.

Après une décroissance continue de 1997 à 2010, le trafic du Mont-Cenis reste sur une tendance constante depuis la légère reprise de 2010.

En Suisse, le tunnel ferroviaire du Lötschberg a été mis en service en 2008 et le tunnel ferroviaire du Gothard est maintenant prévu pour 2017.

► Les principaux points de franchissements des Alpes



Répartition entres modes

Marchandises et voyageurs : trafics transmanche

(entre ports français et ports anglais, tunnel sous la Manche et trafic aérien)

► Trafics marchandises (milliers de véhicules, millions de tonnes)

	2004	2005	2006	2007	2008	2009	2010	2011	2012	2013	2014
Camions sur navettes marchandises	1 281	1 309	1 296	1 415	1 254	769	1 089	1 263	1 465	1 364	1 648
Camions sur ferries	2 304	2 356	2 636	2 700	2 604	2 600	2 400	2 375	2 214	2 481	2 572
Total camions	3 585	3 665	3 932	4 115	3 858	3 369	3 489	3 638	3 679	3 845	4 220
Tonnage total	35	36	38	40	38	33	34	35	36	37	41

Sources : SOeS, Eurotunnel

► Trafics voyageurs

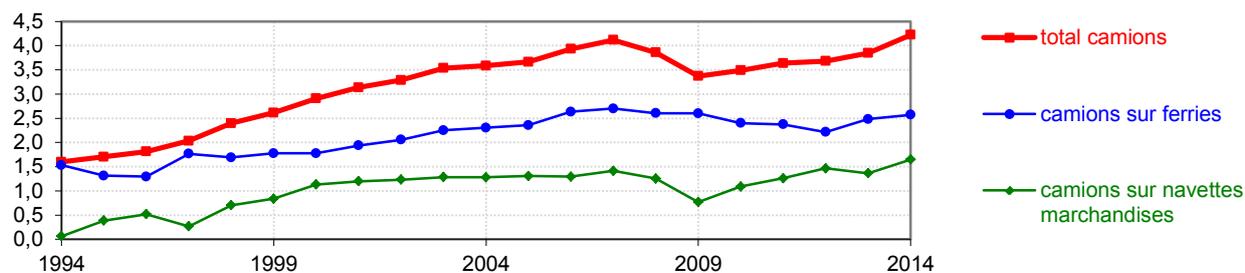
En millions de voyageurs	2004	2005	2006	2007	2008	2009	2010	2011	2012	2013	2014
Voyageurs ligne Eurostar	7,3	7,5	7,9	8,3	9,1	9,2	9,5	9,7	9,9	10,1	10,4
Voyageurs navettes (*)	7,8	8,1	7,7	7,9	7,0	7,0	7,6	7,9	8,4	8,8	8,9
Voyageurs navettes fret	1,4	1,5	1,5	1,6	1,4	0,9	1,2	1,4	1,7	1,6	1,6
Total voyageurs Eurotunnel	16,5	17,1	16,9	17,7	17,5	17,1	18,3	19,0	20,0	20,4	21,0
Voyageurs aériens Paris-Londres	2,7	2,4	2,4	2,2	1,9	1,7	1,6	1,8	1,8	1,8	2,1
Voyageurs aériens province-Londres	4,9	5,1	5,2	5,2	5,0	4,8	4,4	4,9	5,0	5,1	5,5
Voyageurs ferries (9 ports) (**)	19,2	17,5	17,8	18,1	17,6	16,9	17,1	16,3	15,2	16,5	17,4
Total voyageurs transmanche	43,3	42,2	42,3	43,2	42,1	40,4	41,4	41,9	41,9	44,0	45,9
Pourcentage Eurotunnel	38%	41%	40%	41%	41%	42%	44%	45%	48%	47%	46%
En millions ou milliers de véhicules											
Voitures sur navettes (millions)	2,1	2,0	2,0	2,1	1,9	1,9	2,1	2,3	2,4	2,5	2,6
Voitures sur ferries (millions)	3,7	3,5	3,5	nd							
Total voitures (millions)	5,8	5,6	5,6	nd							
Autocars sur navettes (milliers)	63	77	67	65	56	55	57	56	59	65	63
Autocars sur ferries (milliers)	133	111	111	nd							
Total autocars (milliers)	196	188	178	nd							

(*) soit environ 2,5 personnes par voiture et 39 personnes par autocar (source Eurotunnel)

(**) Calais (les 2/3 du trafic), Dunkerque, Boulogne, Dieppe, Le Havre, Ouistreham, Cherbourg, Saint-Malo, Roscoff

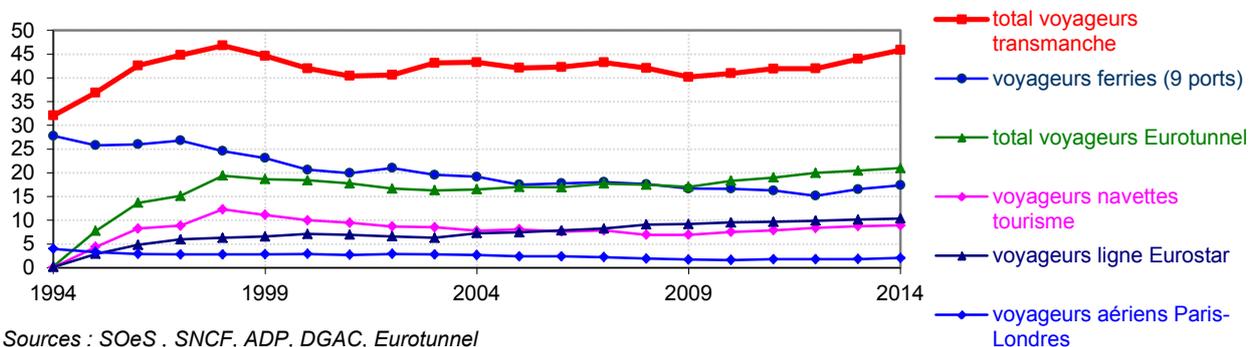
Sources : SOeS, SNCF, ADP, DGAC, DGITM, Eurotunnel (certaines données des ferries n'ont pas été rendues publiques)

► Transmanche : marchandises par camions (millions de camions)



Sources : SOeS, SNCF, ADP, DGAC, Eurotunnel

► Transmanche : voyageurs (millions de voyageurs)



Sources : SOeS, SNCF, ADP, DGAC, Eurotunnel

Réseau de voies ferrées

► Longueur des lignes ferroviaires exploitées (kilomètres au 31 décembre)

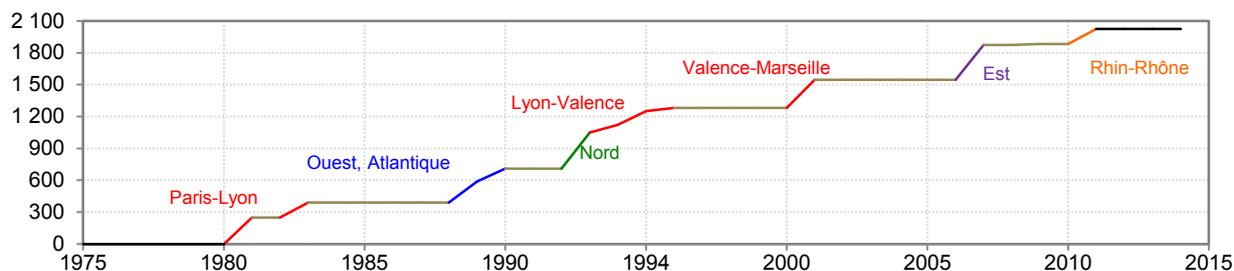
	2004	2005	2006	2007	2008	2009	2010	2011	2012	2013	2014
Longueur totale des lignes	30 880	30 871	30 883	31 154	31 041	31 055	30 939	30 404	30 581	30 581	30 000
dont lignes électrifiées	14 500	14 700	14 800	15 200	15 400	15 500	15 687	15 687	15 687	15 687	15 687
dont Paris et banlieue (*)	1 345	1 345	1 345	1 345	1 345	1 345	1 345	1 345	1 345	1 345	1 345
dont lignes à grande vitesse	1 548	1 548	1 548	1 876	1 881	1 884	1 884	2 024	2 024	2 024	2 024

(*) Zone carte orange ; ensemble de la région Ile-de-France

Sources : EPSF, RFF, UIC

► Lignes à grande vitesse : mises en services (kilomètres de lignes)

Le graphique ci-dessous indique les mises en service successives des lignes à grande vitesse. L'année 1975 correspond sensiblement au début des études de projet de la LGV Paris-Lyon.



(désignations et longueurs approximatives)

Marchandises

	2004	2005	2006	2007	2008	2009	2010	2011	2012	2013	2014
Parc de wagons (milliers)											
Wagons SNCF	38	35	33	32	30	29	25	20	18	18	18
Wagons de particuliers	62	60	59	57	56	56	55	55	55	55	55
Wagons (total)	99	95	92	89	86	85	80	75	73	73	73
Capacité totale (millions de tonnes)	5,0	4,7	4,6	4,6	4,5	4,5	4,3	4,0	3,7	3,7	3,7
Circulation des trains (millions de trains x kilomètres)											
	126	120	114	106	100	82	75	72	76	74	73
Trafic de marchandises (milliards de tonnes-kilomètres)											
Conventionnel SNCF(*)	35,7	32,0	32,0	31,2	29,0	21,5	19,1	18,1	16,6	15,1	14,6
Transport combiné SNCF	10,7	8,7	8,6	9,4	8,6	6,6	6,0	6,2	5,5	5,4	5,7
Total SNCF	46,4	40,7	40,6	40,6	37,6	28,1	25,1	24,3	22,1	20,5	20,3
Nouveaux opérateurs		ns	0,2	2,0	2,8	4,0	4,9	9,9	10,4	11,5	11,9
Total ferroviaire			40,6	42,6	40,4	32,1	30,0	34,2	32,5	32,0	32,2

Sources : SNCF, RFF, UIC, EPSF, SOeS

(*) regroupe les "trains entiers" et les "wagons isolés"

► Nouveaux opérateurs de fret ferroviaire (année de lancement du service commerciale)

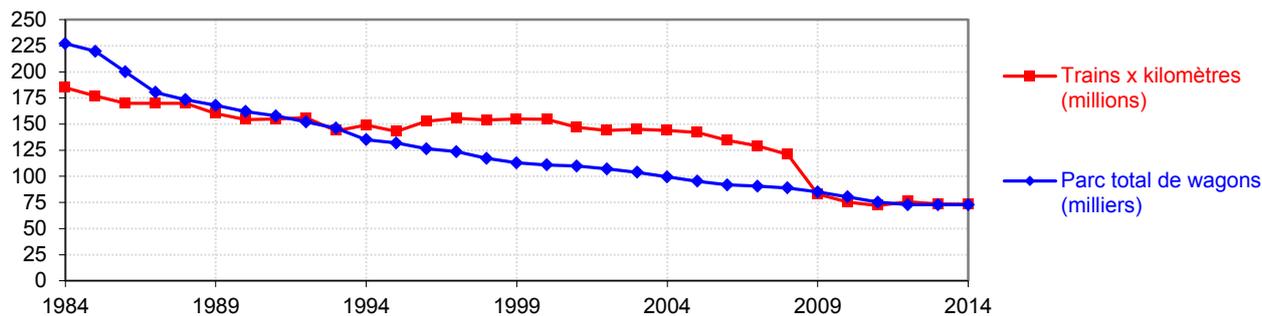
2005	Europorte France (CFTA Cargo)
2006	Euro Cargo Rail ECR (Deutsche Bahn, EWSI)
2007	Colas-Rail (ex-Seco-Rail) / VFLI (SNCF) / Europorte Channel (Europorte 2)
2008	CFLCargo (Luxembourg, Arcelor-Mittal)
2009	TSO
2010	TPCF / CFR (OFP Morvan) / Eurostar Int. Ltd / OSR (On Site Rail)France / renfe
2011	SNCB Logistics (Belgique) / Crossrail Benelux / ETF Services / TVT (Trenitalia Veolia Transdev)
2012	Comsa Rail Transports / TX Logistik AG / RDT 13 / SVI / ETMF
2013	Egénie /Normandie Rail Services / Sécurail / TMR
2014	Nordcargo / Fer alliance/ DB Schenker Rail Nederland/ VLEXX GmbH/ THI factory/ Captrain Italia SRL / Regiorail (ald. TPCF)

Source : EPSF (OFP : opérateur ferroviaire de proximité)

Transport ferroviaire

Marchandises

- **Parc de wagons** (SNCF et wagons de particuliers)
- Circulation des trains de marchandises** (SNCF, plus opérateurs privés depuis 2006)



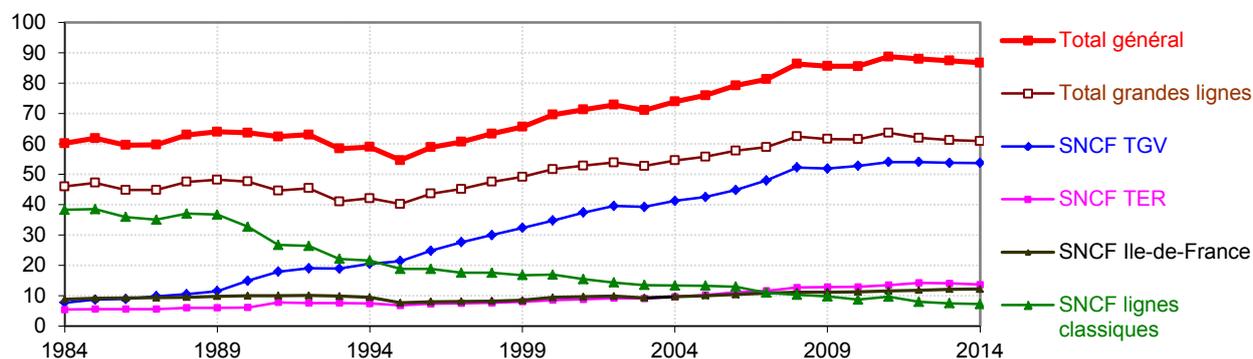
Sources : SNCF, RFF, UIC, EPSF, estimations URF

Voyageurs

	2004	2005	2006	2007	2008	2009	2010	2011	2012	2013	2014
Parc de voitures (milliers)											
Automotrices et remorques	9,0	9,4	9,7	10,0	10,6	11,2	11,9	11,9	12,0	12,0	12,5
Autres voitures	6,6	6,4	6,2	5,8	5,6	5,3	5,0	5,0	4,8	4,8	5,1
Total	15,6	15,8	15,9	15,8	16,2	16,5	16,8	16,8	16,8	16,8	17,6
Circulation des trains (millions de trains x kilomètres)											
Trains de voyageurs	404	400	404	401	421	423	407	425	427	418	411
Trafics de voyageurs (milliards de voyageurs x kilomètres)											
SNCF TGV	41,3	42,5	44,8	48,0	52,2	51,9	52,8	54,0	54,0	53,8	53,7
SNCF lignes classiques	13,3	13,3	12,9	11,0	10,3	9,7	8,7	9,6	7,9	7,5	7,2
Total grandes lignes	54,6	55,8	57,8	58,9	62,5	61,6	61,5	63,7	62,0	61,3	60,9
SNCF TER	9,6	10,2	11,1	11,6	12,7	12,9	12,9	13,5	14,2	14,0	13,6
SNCF Ile-de-France	9,7	10,0	10,4	10,8	11,2	11,1	11,2	11,6	11,8	12,1	12,1
Total général	73,9	76,0	79,3	81,3	86,3	85,6	85,6	88,7	88,0	87,4	86,7

Sources : SOeS, SNCF et UIC

- **Trafic de voyageurs** (milliards de voyageurs x kilomètres)



Sources : SOeS, SNCF et UIC

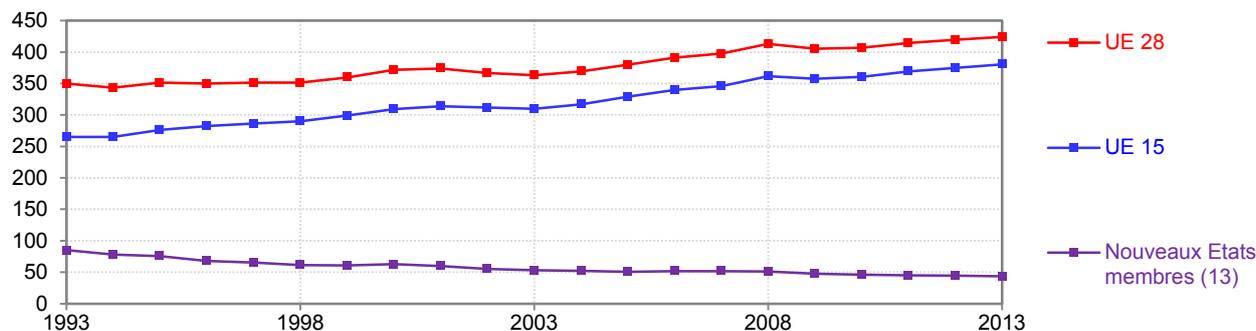
Voyageurs

► Union européenne : transports ferroviaires de voyageurs (milliards de voyageurs-kilomètres)

	2003	2004	2005	2006	2007	2008	2009	2010	2011	2012	2013
Union européenne à 15	310	317	329	340	346	362	358	361	369	375	381
Nouveaux Etats membres (13)	53	52	51	52	52	51	48	46	45	45	44
Union européenne à 28	363	369	380	391	398	413	405	407	415	420	424

Sources : Eurostat, UIC, traitements URF

► Union européenne : transports ferroviaires de voyageurs (milliards de voyageurs-kilomètres)



Sources : Eurostat, UIC, traitements URF

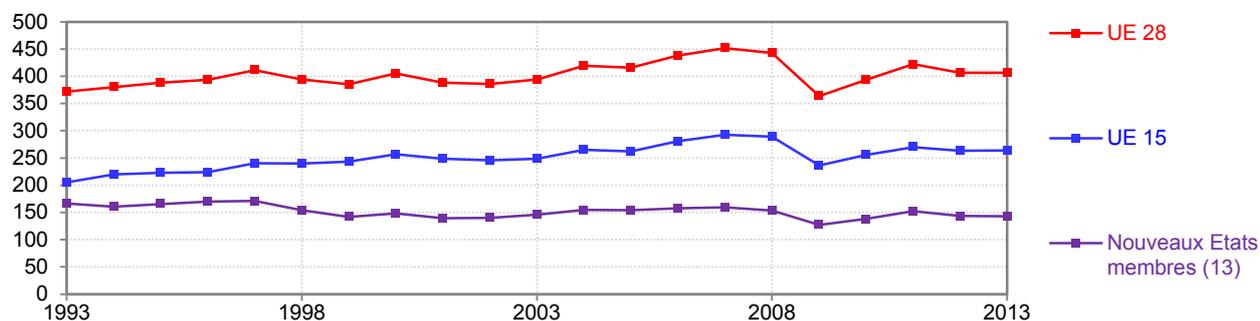
Marchandises

► Union européenne : transports ferroviaires de marchandises (milliards de tonnes-kilomètres)

	2003	2004	2005	2006	2007	2008	2009	2010	2011	2012	2013
Union européenne à 15	248	265	262	281	292	289	237	256	270	263	264
Nouveaux Etats membres	146	154	154	158	160	154	127	138	152	143	143
Union européenne à 28	394	419	416	438	452	443	364	394	422	407	407

Sources : Eurostat, UIC, traitements URF

► Union européenne : transports ferroviaires de marchandises (milliards de tonnes-kilomètres)



Sources : Eurostat, UIC, traitements URF

Transport fluvial

Transport fluvial par catégories de marchandises en France

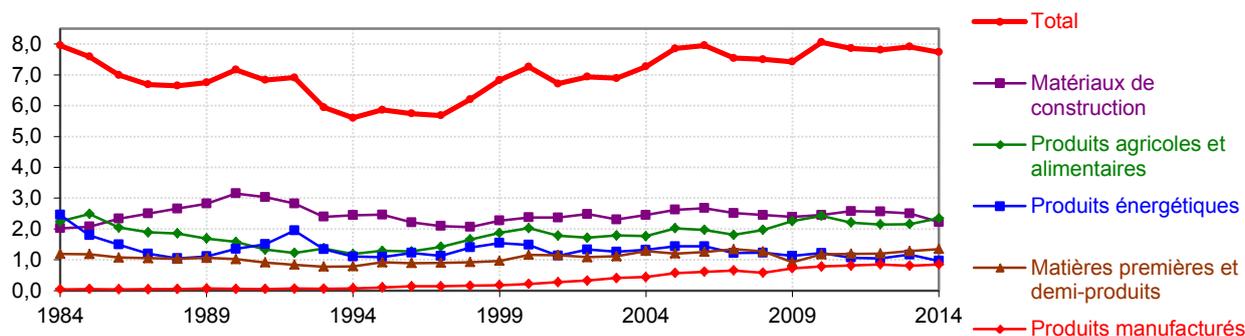
► Transport fluvial par catégorie de marchandises (milliards de tonnes-kilomètres)

	2004	2005	2006	2007	2008	2009	2010	2011	2012	2013	2014
Produits agricoles et alimentaires	1,8	2,0	2,0	1,8	2,0	2,3	2,4	2,2	2,1	2,2	2,3
Produits énergétiques	1,3	1,4	1,4	1,2	1,2	1,1	1,2	1,1	1,0	1,2	1,0
Matériaux de construction	2,5	2,6	2,7	2,5	2,5	2,4	2,5	2,6	2,6	2,5	2,2
Matières premières et demi-produits	1,3	1,2	1,3	1,3	1,3	0,9	1,2	1,2	1,2	1,3	1,3
Produits manufacturés	0,4	0,6	0,6	0,7	0,6	0,7	0,8	0,8	0,9	0,8	0,8
Total	7,3	7,9	8,0	7,5	7,5	7,4	8,1	7,9	7,8	7,9	7,7

Source : VNF

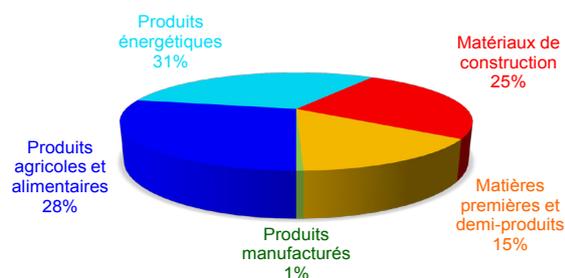
(hors transit sur le Rhin)

► Transport fluvial de marchandises (milliards de tonnes-kilomètres)



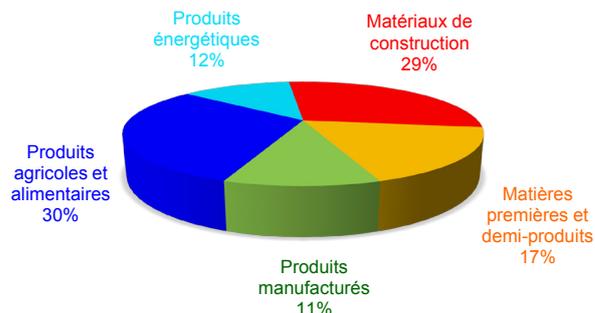
Source : VNF

► Répartition en 1984



Source : VNF

► Répartition en 2014

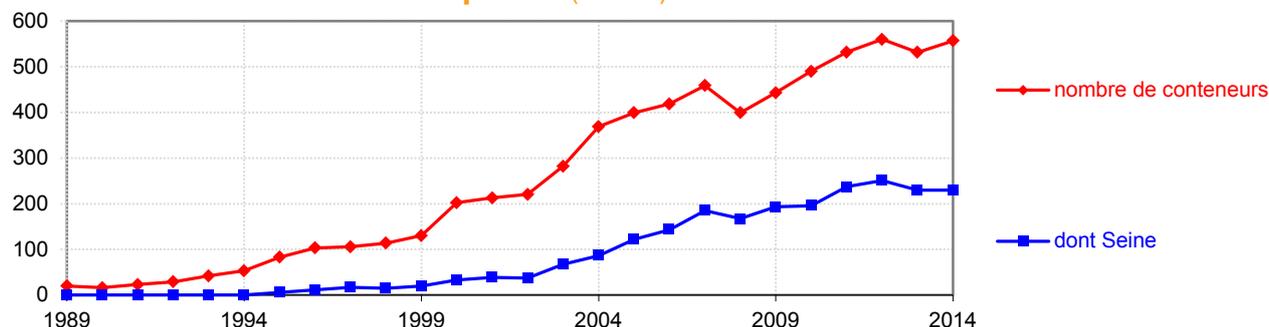


Source : VNF

En 1984, le transport fluvial (hors transit sur le Rhin) représentait 8 milliards de tonnes-kilomètres à peu près comme en 2014 ; mais on voit que la répartition entre les produits s'est sensiblement déformée au profit des produits manufacturés, et notamment des

conteneurs en provenance des ports maritimes (dont Le Havre et Rouen pour la Seine et Marseille-Fos pour le Rhône), comme l'indique aussi le graphique ci-dessous.

► Nombre de conteneurs transportés (milliers)



Source : VNF

Transport fluvial de marchandises en Europe

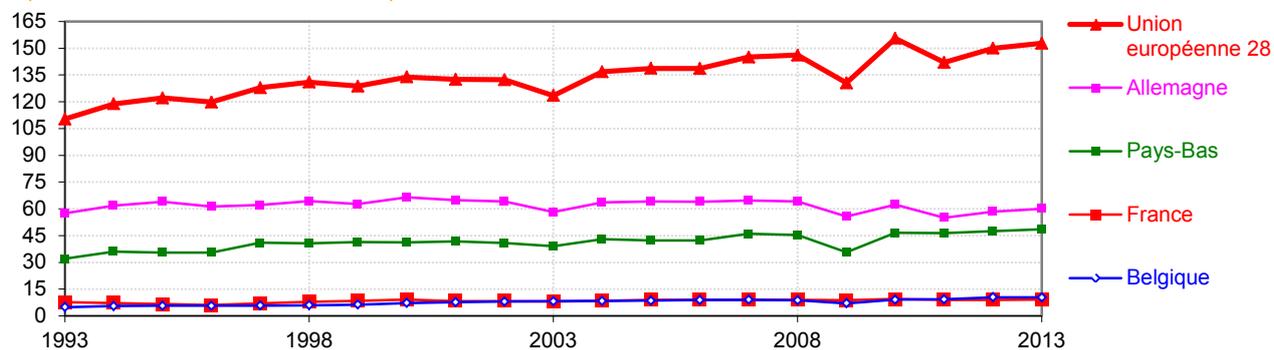
► Union européenne : évolution du trafic (milliards de tonnes-kilomètres)

	2003	2004	2005	2006	2007	2008	2009	2010	2011	2012	2013
Union européenne 28	124	137	139	139	145	146	131	156	142	150	153
dont :											
Allemagne	58,2	63,7	64,1	64,0	64,7	64,1	55,7	62,3	55,0	58,5	60,1
Pays-Bas	39,0	43,1	42,2	42,3	46,0	45,3	35,7	46,6	46,5	47,5	48,6
France	8,0	8,4	8,9	9,0	9,2	8,9	8,7	9,5	9,0	8,9	9,2
Belgique	8,2	8,4	8,6	8,9	9,0	8,7	7,1	9,1	9,3	10,4	10,4
Roumanie	3,5	7,0	8,4	8,2	8,2	8,7	11,8	14,3	11,4	12,5	12,2
dont :											
international (*)	94	100	102	103	109	110	100	120	106	114	116
national	30	36	35	34	36	36	31	36	36	36	36

(*) y compris transit

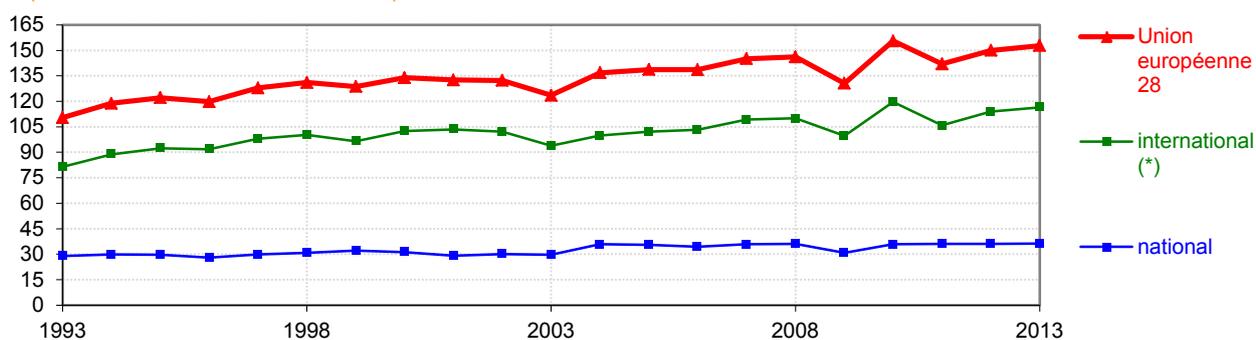
Source : Eurostat, traitements URF

► Union européenne : navigation intérieure - transport de marchandises (milliards de tonnes-kilomètres)



Source : Eurostat, traitements URF

► Union européenne : navigation intérieure - transport de marchandises (milliards de tonnes-kilomètres)



Source : Eurostat, traitements URF

(*) y compris transit

Dans l'Union européenne, six États concentrent près de 96% des tonnes-kilomètres : Allemagne (39%),

Pays-Bas (32%), Roumanie (8%), Belgique (7%), France (6%) et Bulgarie (4%).

Transport aérien

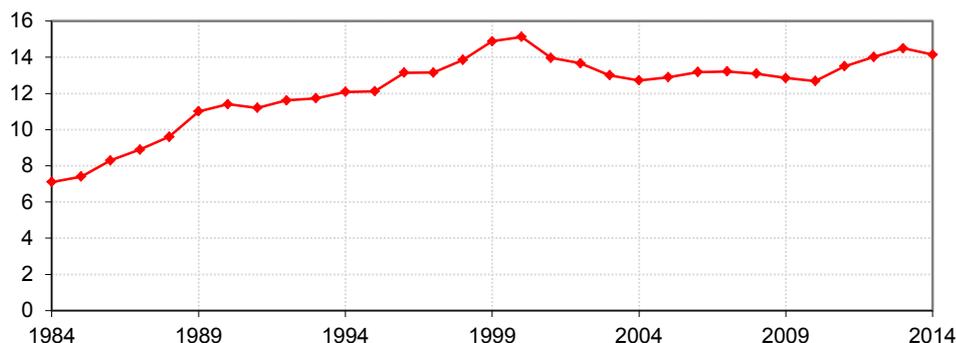
Trafic intérieur en France métropolitaine (passagers)

► Transport aérien : trafic intérieur (milliards de voyageurs x kilomètres)

	2004	2005	2006	2007	2008	2009	2010	2011	2012	2013	2014
Trafic intérieur	12,7	12,9	13,2	13,2	13,1	12,9	12,7	13,5	14,0	14,5	14,1

Source : DGAC

► Transport aérien : trafic intérieur (milliards de voyageurs x kilomètres par an)



Source : DGAC

Le trafic aérien intérieur subit des irrégularités de croissance résultant d'évènements conjoncturels internes ou externes (variations du prix du transport aérien, conjoncture générale, grèves dans les compagnies aériennes ou à la SNCF, actions ou menaces terroristes, mise en service de liaisons TGV concurrentes, etc.). L'année 2001, qui avait connu la mise en service du TGV Méditerranée (10 juin) et les attentats du 11 septembre aux États-Unis, avait marqué

une rupture de tendance, qui s'est prolongée depuis lors pour diverses raisons (TGV-Méditerranée, intervention en Irak, crainte de propagation d'épidémies, disparition de deux compagnies aériennes, TGV-Est en juin 2007, grèves et éruption d'un volcan islandais en 2010). En 2014, le trafic intérieur reste stable.

Trafic des aéroports parisiens (passagers)

► Aéroports de Paris : trafics des deux aéroports Orly et Roissy-Charles-de-Gaulle (millions de passagers)

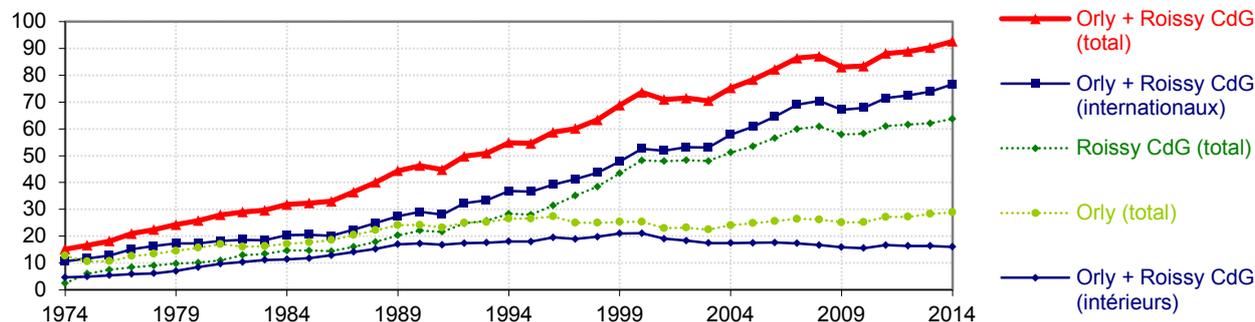
	2004	2005	2006	2007	2008	2009	2010	2011	2012	2013	2014
Orly + Roissy CDG (vols intérieurs)	17,4	17,5	17,6	17,3	16,7	15,9	15,5	16,7	16,4	16,4	16,0
Orly + Roissy CDG (vols internationaux)	57,8	60,8	64,5	69,0	70,4	67,1	67,8	71,5	72,5	73,9	76,6
Orly + Roissy CDG (total)	75,2	78,3	82,2	86,4	87,1	83,0	83,4	88,1	88,8	90,3	92,6
Orly (total)	24,1	24,9	25,6	26,4	26,2	25,1	25,2	27,1	27,2	28,3	28,9
Roissy CDG (total)	51,2	53,5	56,6	59,9	60,9	57,9	58,2	61,0	61,6	62,1	63,7

(la mention "total" signifie "vols intérieurs + vols internationaux")

les liaisons avec les départements et collectivités d'outre-mer (DOM-COM) sont classés en vols internationaux

Source : ADP

► Aéroport de Paris (Orly et Roissy CDG) : trafics intérieurs et trafics internationaux (millions de passagers)



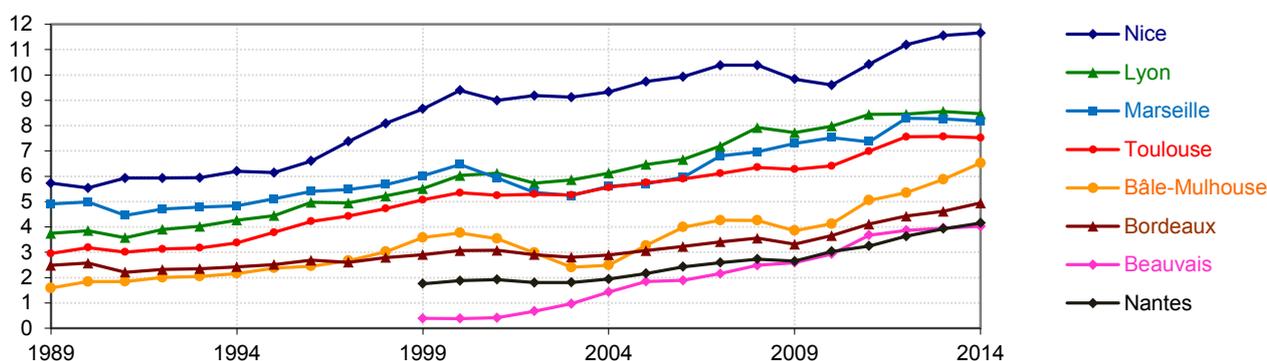
Source : ADP

En raison des difficultés économiques mondiales, le trafic international avait baissé de façon importante en 2009.

En 2014 il poursuit sa croissance entamée en 2010.

Trafic des aéroports régionaux (passagers)

► Principaux aéroports régionaux : nombre de passagers (millions)



Source : UAF

Au total, les aéroports français métropolitains ont en 2014 traité près de 165 millions de passagers dont 117 millions en international (y compris avec les DOM-TOM) et 47 en domestique (les passagers des vols domestiques sont ici comptés deux fois, une fois au départ et une fois à l'arrivée). En éliminant les doubles comptes, 141 millions de passagers ont fréquenté les aéroports de la métropole.

En nombre de passagers toutes destinations confondues, les deux aéroports de Paris ont traité plus de 56% du trafic de l'ensemble des aéroports de la France

métropolitaine (une quarantaine au total). Ce pourcentage est stable.

Les huit principaux aéroports régionaux (y compris Bâle-Mulhouse qui est transfrontalier) ont traité 34% du trafic total. On notera la forte progression des aéroports de Bâle-Mulhouse, Bordeaux et Nantes. Les autres aéroports (une centaine au total) se sont partagé les 10% restants. Dans l'ordre : Lille, Montpellier, Ajaccio, Strasbourg, Bastia, Biarritz, Brest, Pau, Toulon, Figari, etc.

En nombre de passagers à l'international, les aéroports de Paris ont traité 65% du trafic.

Trafic des aéroports parisiens (mouvements d'avions)

► Aéroports de Paris : trafics des deux aéroports Orly et Roissy-Charles-de-Gaulle (milliers de mouvements d'avions)

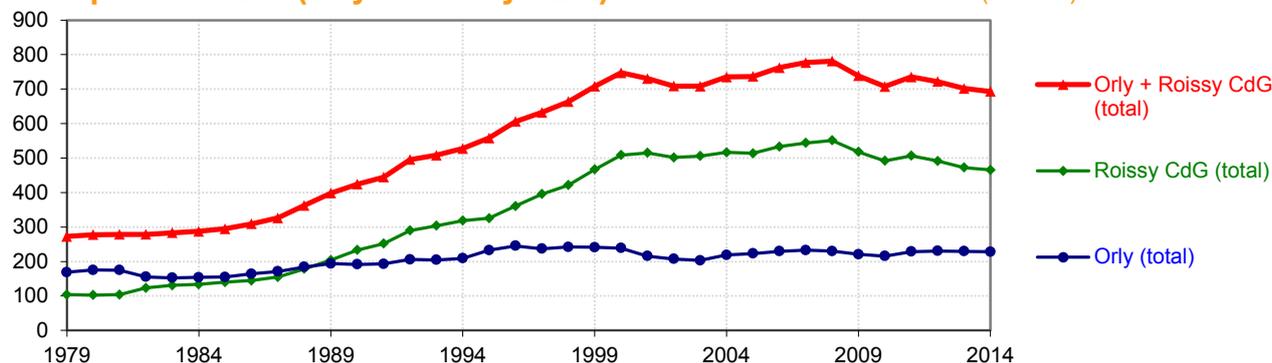
	2004	2005	2006	2007	2008	2009	2010	2011	2012	2013	2014
Orly (vols intérieurs)	134	135	135	128	122	116	111	117	118	114	108
Orly (vols internationaux)	85	88	95	105	108	104	105	111	113	116	120
Orly (total)	219	223	229	233	230	221	216	229	231	230	228
Roissy CDG (vols intérieurs)	58	55	55	54	56	55	54	56	57	54	48
Roissy CDG (vols internationaux)	458	458	478	490	495	463	438	451	434	419	417
Roissy CDG (total)	516	514	533	544	551	518	492	507	491	472	465
Orly + Roissy CDG (total)	735	737	762	777	781	739	708	735	722	702	693

la mention "total" signifie "vols intérieurs + vols internationaux"

les liaisons avec les départements et collectivités d'outre-mer (DOM-COM) sont classés en vols internationaux

Source : ADP

► Aéroport de Paris (Orly et Roissy CDG) : mouvements d'avions (milliers)



Source : ADP

Transport aérien

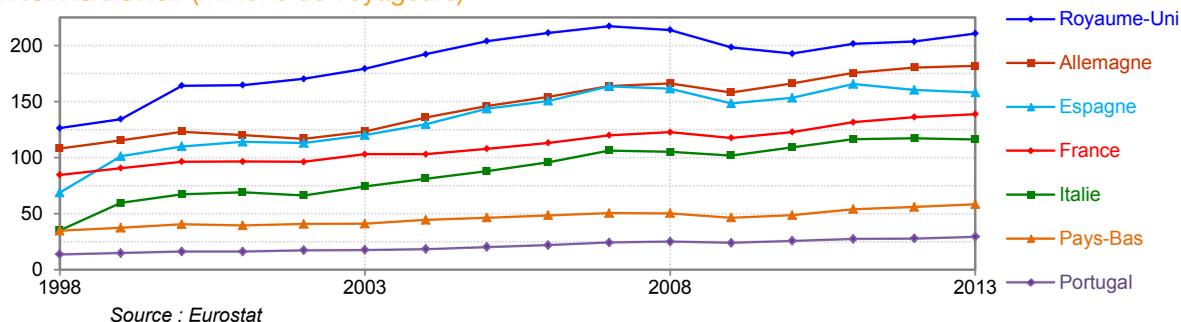
Transport aérien de voyageurs

► Union européenne : trafic aérien de voyageurs en 2013 (millions de passagers)

			National	Intra Union européenne	Hors Union européenne	Total international	Total général
UE15	BE	Belgique	0	18	8	27	27
NEM	BG	Bulgarie	0	5	2	7	7
NEM	CZ	République tchèque	0	8	4	12	12
UE15	DK	Danemark	2	18	8	26	28
UE15	DE	Allemagne	23	94	65	159	182
NEM	EE	Estonie	0	1	0	2	2
UE15	IE	Irlande	0	21	3	25	25
UE15	EL	Grèce	5	22	7	29	34
UE15	ES	Espagne	29	104	25	129	158
UE15	FR	France	29	60	49	110	139
NEM	HR	Croatie	1	4	1	5	6
UE15	IT	Italie	29	64	24	88	116
NEM	CY	Chypre	0	5	2	7	7
NEM	LV	Lettonie	0	3	1	5	5
NEM	LT	Lituanie	0	3	1	4	4
UE15	LU	Luxembourg	0	2	0	2	2
NEM	HU	Hongrie	0	7	2	8	8
NEM	MT	Malte	0	4	0	4	4
UE15	NL	Pays-Bas	0	34	24	58	58
UE15	AT	Autriche	1	17	8	25	26
NEM	PL	Pologne	1	17	5	22	23
UE15	PT	Portugal	3	21	6	27	29
NEM	RO	Roumanie	1	8	1	10	10
NEM	SI	Slovénie	0	1	1	1	1
NEM	SK	Slovaquie	0	1	0	2	2
UE15	FI	Finlande	2	10	4	14	17
UE15	SE	Suède	7	18	6	24	32
UE15	UK	Royaume-Uni	21	121	68	189	211
UE 15 Union européenne à 15			151	625	306	932	1083
NEM	Nouveaux Etats membres (13)		3	68	21	88	91
UE 28 Union européenne à 28			154	693	327	1 020	1 174
NO	Norvège		15	19	3	22	37
CH	Suisse		1	31	13	44	44

Source : Eurostat

► Union européenne : trafic aérien de voyageurs dans quelques états : national et international (millions de voyageurs)



► Union européenne : trafic aérien de voyageurs dans quelques états : national (millions de voyageurs)

