



INTERMODALITÉ

Enquête nationale transports.....	78
Répartition entre modes.....	82
Transport ferroviaire.....	93
Transport par autocar.....	96
Transport fluvial.....	98
Transport aérien.....	100

4

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'IFSTTAR) et le SDES. Les trois enquêtes dont les résultats sont retracés ci-après ont eu lieu respectivement en **1982, 1994 et 2008**.

Une nouvelle enquête est en cours de réalisation : ses résultats seront publiés au cours du premier semestre 2020.

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 SDES 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

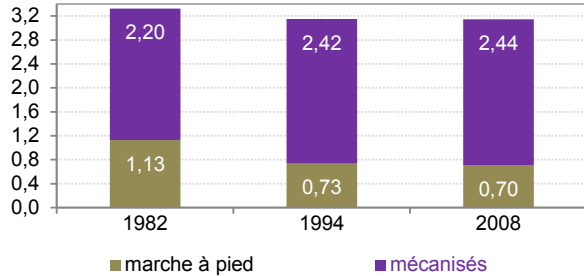
de même pour la répartition entre les modes de transport, qu'il s'agisse des nombres de déplacements ou des distances parcourues. Enfin la répartition entre les différents motifs de déplacements n'évolue pratiquement plus et confirme la position durablement minoritaire des déplacements domicile-travail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

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

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

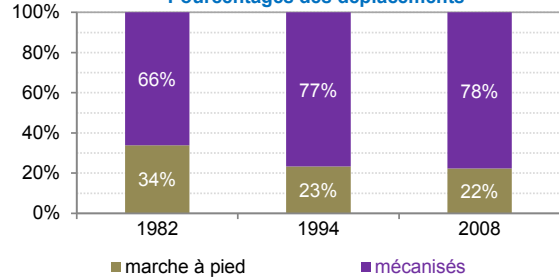
(les déplacements «mécanisés» sont par définition ceux qui ne sont pas effectués entièrement à pied)

Nombres de déplacements par jour et par personne



Source : ENT D

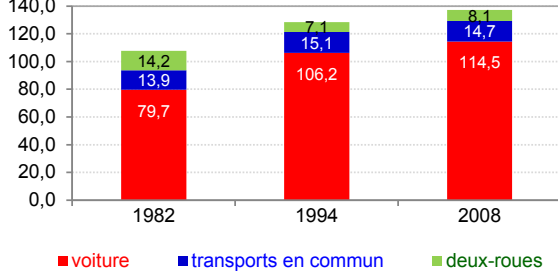
Pourcentages des déplacements



Source : ENT D

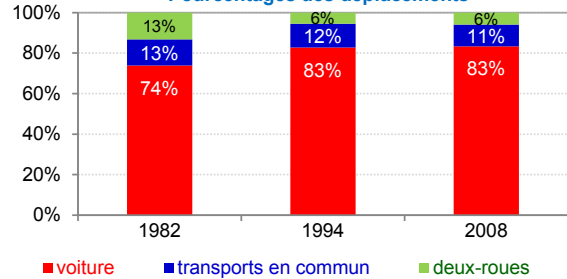
► Déplacements hors marche à pied, tous motifs : répartition par modes mécanisés

Nombres de déplacements par jour (millions)



Source : ENT D

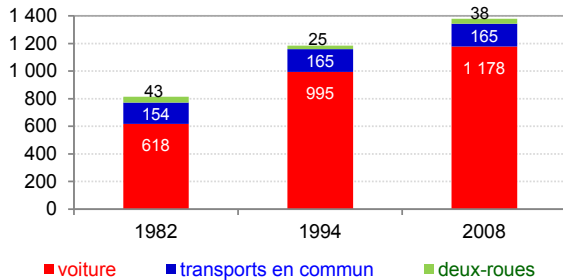
Pourcentages des déplacements



Source : ENT D

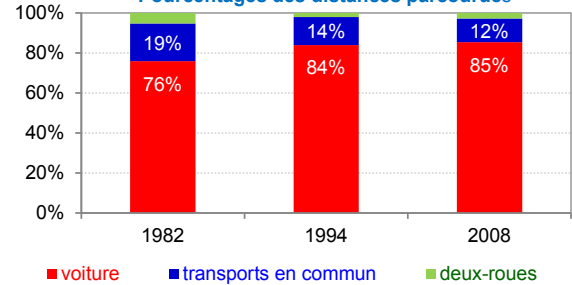
► Distances hors marche à pied, tous motifs : répartition par modes mécanisés

Nombres de kilomètres parcourus par jour (millions)



Source : ENT D

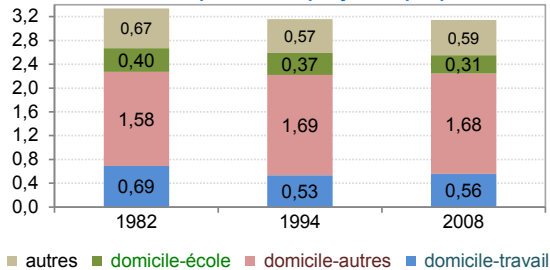
Pourcentages des distances parcourues



Source : ENT D

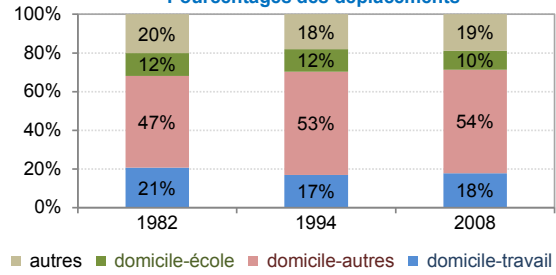
► Déplacements tous modes : répartition par motifs

Nombres de déplacements par jour et par personne



Source : ENT D

Pourcentages des déplacements

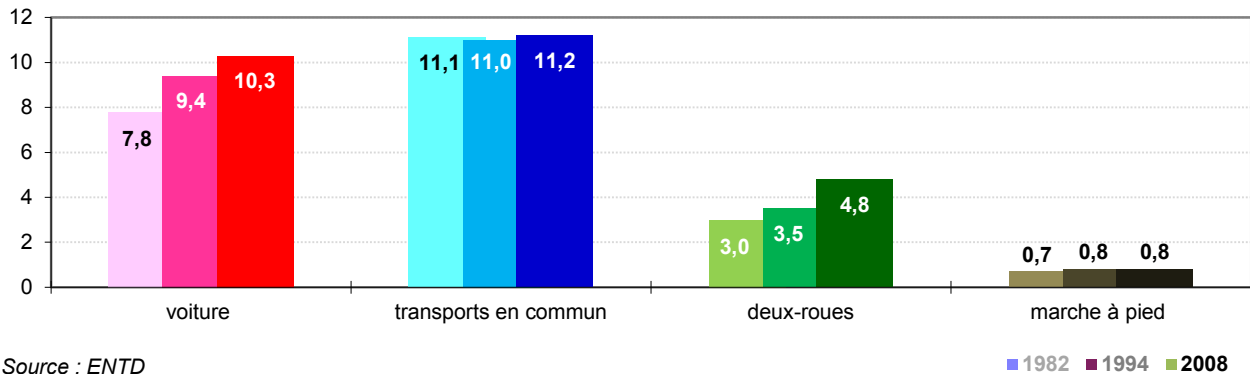


Source : ENT D

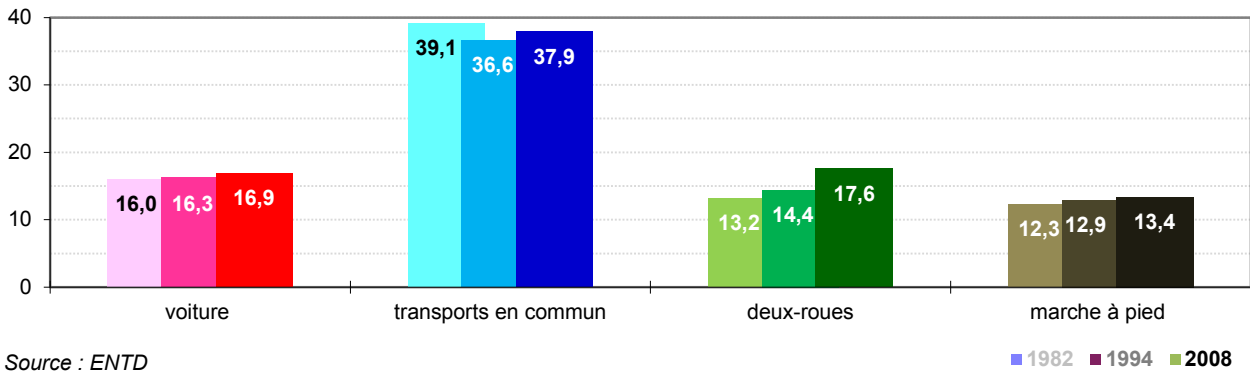
Enquête nationale transports

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

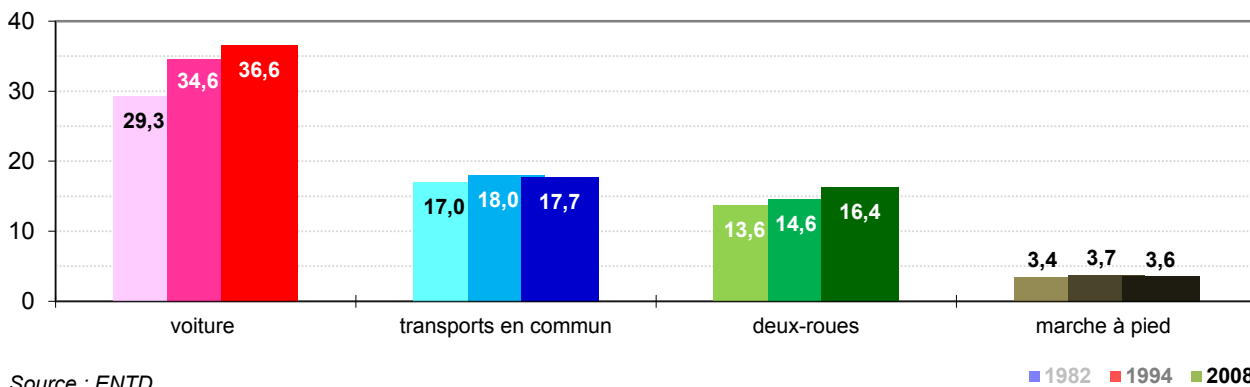
► Déplacements locaux quotidiens : Portées moyennes par déplacement en 1982, 1994, 2008 (en km)



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



► Déplacements locaux quotidiens : Vitesse moyennes par déplacement 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.

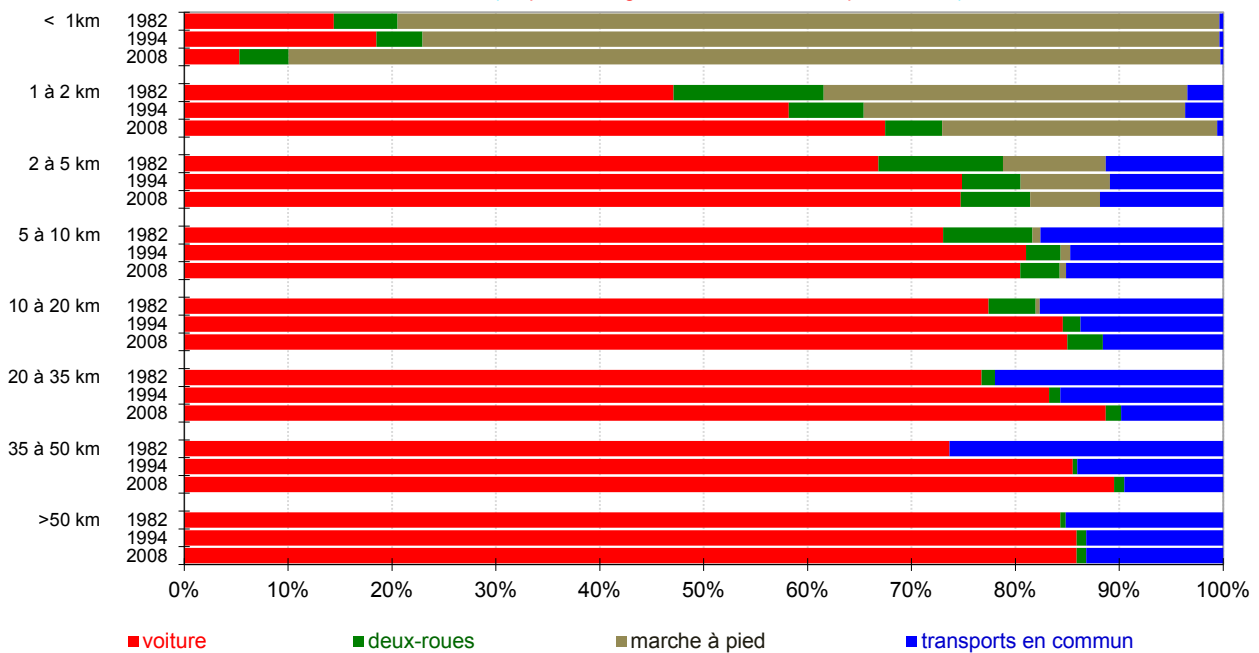
Pour lever toute ambiguïté, signalons :

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)

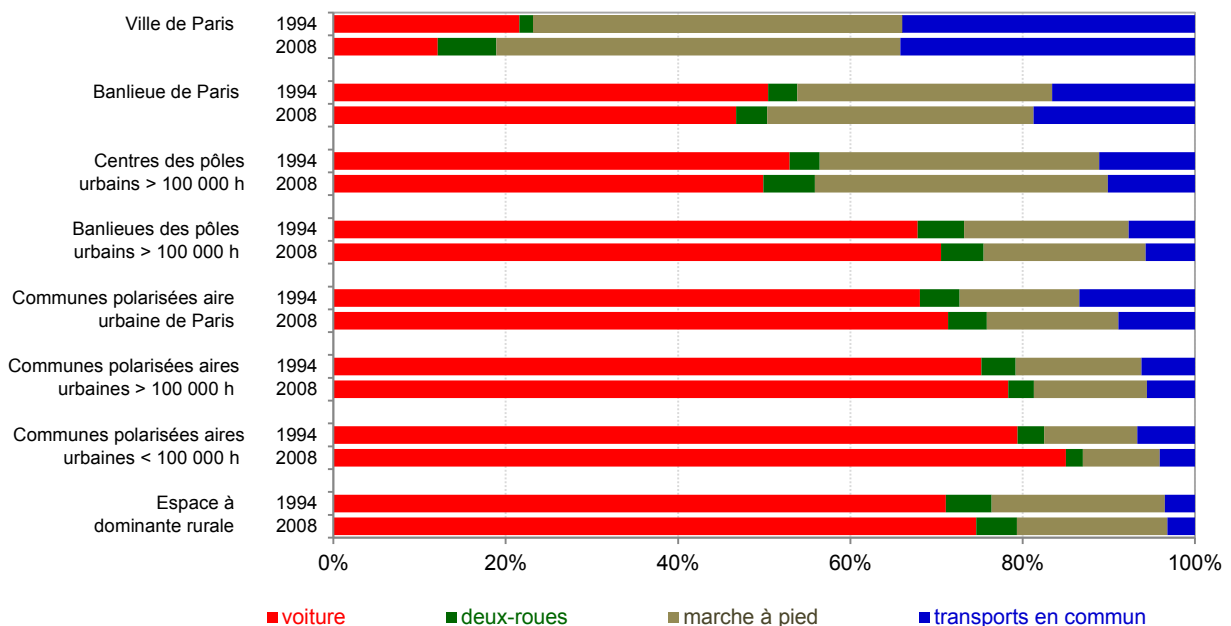


Source : ENTD

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 : ENTD

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

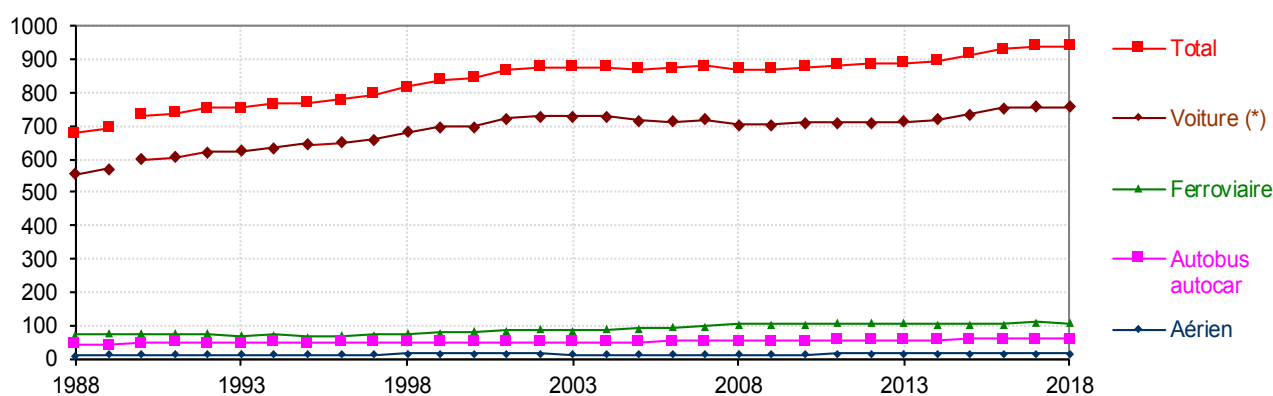
► Répartition entre les modes (milliards de voyageurs x kilomètres)

	2008	2009	2010	2011	2012	2013	2014	2015	2016	2017	2018
Voitures immatriculées France	628	630	634	634	634	635	640	655	672	674	673
Voitures immatriculées étranger	62	60	62	62	62	64	67	68	68	69	70
Voitures et 2 roues toutes immatriculations	703	704	710	710	711	713	721	737	754	757	757
Autobus autocar	54	53	54	55	56	56	58	59	59	58	59
Ferroviaire (*)	103	102	102	106	106	105	105	105	104	110	108
Aérien	13	13	13	13	14	14	14	14	15	15	16
Total	873	872	879	884	886	889	897	914	932	941	939

(*) SNCF, réseau ferré RATP, métros de province

Sources : SDES, UTP, RATP, SNCF, DGAC

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



Sources : SDES, 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)

	2008	2009	2010	2011	2012	2013	2014	2015	2016	2017	2018
Voitures et 2 roues toutes immatriculations	80,6%	80,7%	80,7%	80,3%	80,2%	80,2%	80,3%	80,6%	80,9%	80,4%	80,6%
Autobus autocar	6,2%	6,1%	6,2%	6,2%	6,3%	6,3%	6,4%	6,4%	6,3%	6,2%	6,2%
Ferroviaire	11,8%	11,7%	11,6%	11,9%	12,0%	11,8%	11,7%	11,5%	11,2%	11,7%	11,5%
Aérien	1,5%	1,5%	1,4%	1,5%	1,6%	1,6%	1,6%	1,6%	1,6%	1,6%	1,7%
	100%	100%	100%	100%	100%	100%	100%	100%	100%	100%	100%
"Total route (voiture, autobus et autocar)"	86,7%	86,9%	86,9%	86,5%	86,5%	86,5%	86,8%	87,0%	87,2%	86,6%	86,8%
"Total transports en commun (autobus, autocar, ferroviaire et aérien)"	19,4%	19,3%	19,3%	19,7%	19,8%	19,8%	19,7%	19,4%	19,1%	19,6%	19,4%

Sources : SDES, 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 par voiture. Le SDES (ex SOeS), suite à une étude qu'il a menée en 2016, a conclu à une baisse régulière du nombre d'occupants dans les voitures depuis 1989 : ce taux d'occupation, révisé à la baisse, est actuellement de 1,57 occupant par voiture française et de 2,37 occupants par voiture étrangère ; dans les courbes et les

tableaux ci-dessus, les séries « voitures » ont donc été réévaluées à partir de 1990.

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

De 2002 à 2012, le nombre de voyageurs-kilomètres est quasi stable ; par contre, on observe depuis 2013 une augmentation du nombre de voyageurs-kilomètres du fait principalement des voyageurs en voitures. Sur les 939 milliards de voyageurs-kilomètres parcourus dans l'année 2018, la voiture particulière et les 2 roues en ont assuré 757 soit près de 81%, et les autobus et autocars 58, soit plus de 6%. La route a donc acheminé près de 87% des trajets parcourus sur le territoire national, le ferroviaire moins de 12% et l'aérien 1,7%. Ces proportions varient peu.

Voyageurs en Europe : modes terrestres

► Voyageurs en Union européenne à 15

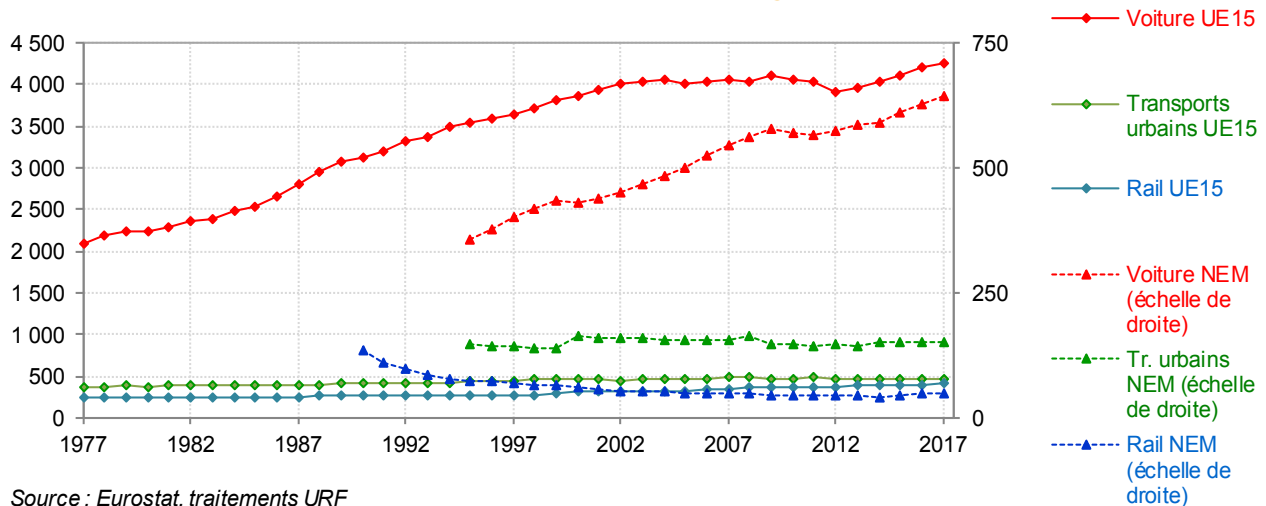
	2007	2008	2009	2010	2011	2012	2013	2014	2015	2016	2017
(Milliards de voyageurs-kilomètres)											
Voiture	4 052	4 041	4 097	4 057	4 026	3 923	3 965	4 024	4 101	4 200	4 256
Rail	352	369	365	368	377	383	390	398	402	407	419
Transport urbain	484	488	480	479	484	479	477	467	479	479	465
Total	4 889	4 897	4 942	4 904	4 886	4 785	4 832	4 888	4 982	5 085	5 139
(Répartition en pourcentage du total)											
Voiture	83%	83%	83%	83%	82%	82%	82%	82%	82%	83%	83%
Rail	7%	8%	7%	8%	8%	8%	8%	8%	8%	8%	8%
Transport urbain	10%	10%	10%	10%	10%	10%	10%	10%	10%	9%	9%
Total	100%	100%	100%	100%	100%	100%	100%	100%	100%	100%	100%

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

	2007	2008	2009	2010	2011	2012	2013	2014	2015	2016	2017
(Milliards de voyageurs-kilomètres)											
Voiture	545	562	578	569	567	576	585	591	611	627	646
Rail	51	51	48	46	46	45	44	43	46	48	51
Transport urbain	157	165	149	147	144	146	146	152	151	154	153
Total	752	778	775	761	757	767	774	787	807	829	849
(Répartition en pourcentage du total)											
Voiture	72%	72%	75%	75%	75%	75%	76%	75%	76%	76%	76%
Rail	7%	7%	6%	6%	6%	6%	6%	6%	6%	6%	6%
Transport urbain	21%	21%	19%	19%	19%	19%	19%	19%	19%	19%	18%
Total	100%	100%	100%	100%	100%	100%	100%	100%	100%	100%	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 croît régulièrement, 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)

	2008	2009	2010	2011	2012	2013	2014	2015	2016	2017	2018
"Véhicules utilitaires légers immatriculés en France"	87,1	87,6	90,6	93,3	92,9	94,7	95,3	97,5	98,8	102,1	101,8
Véhicules industriels immatriculés en France	21,2	18,7	19,5	20,2	18,5	18,5	17,6	16,9	17,5	17,8	17,9
Véhicules industriels étrangers	9,2	8,5	9,0	9,0	8,6	8,7	9,1	9,5	9,9	10,4	10,5
"Véhicules industriels (poids lourds) (total)"	30,4	27,3	28,4	29,2	27,1	27,1	26,7	26,5	27,3	28,1	28,4
Wagons de marchandises (*)	2,0	1,7	1,5	1,6	1,5	1,5	1,6	1,6	1,6	1,6	1,5
dont wagons de transport combiné (**)	0,5	0,4	0,3	0,4	0,4	0,4	0,4	0,4	0,4	0,3	0,3

(*) ces chiffres ne sont plus publiés ; ils proviennent de reconstitutions approximatives d'après des sources diverses

(**) estimations URF, voir page 88

Sources : SDES, SNCF

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 2018, sur les réseaux de la France métropolitaine :

- Les véhicules utilitaires légers ont parcouru environ 102 milliards de kilomètres.

- Les poids lourds ont parcouru environ 28 milliards de kilomètres, en forte baisse par rapport à 2004-2007, mais quasi constant depuis 2009. Il faut remonter aux années 1998-1999 pour retrouver

un tel niveau ;

- pour les poids lourds français (17,9 milliards de véhicules x km), le pourcentage de circulation à vide augmente en 2018 : il est de l'ordre de 16,9% en compte d'autrui et 21,6% en compte propre, soit 18,4% en moyenne pondérée ;

- pour les poids lourds étrangers (10,5 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 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 2018 ; le taux de circulation à vide serait inférieur à 30%. Le transport combiné (voir page 88), en hausse relative, représente 21% du total.

► Distances moyennes de transport selon les modes (kilomètres)

	2008	2009	2010	2011	2012	2013	2014	2015	2016	2017	2018
Routier pour compte d'autrui	118	116	117	115	115	115	117	117	120	127	120
Routier pour compte propre	37	37	38	39	36	38	39	40	46	50	54
Ferroviaire conventionnel (*)	332	330	308	344	334	303	312	317	333	342	357
Ferroviaire transport combiné	635	644	655	532	567	596	589	567	517	506	510
Fluvial	125	132	133	134	134	136	137	139	130	128	126
Oléoducs	276	287	289	268	264	210	209	205	191	203	211

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

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

Sources : SDES, SNCF, VNF

Indépendamment de leurs spécificités quant à la nature des marchandises et aux types de conditionnements utilisés (vraies 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 29% du nombre total de trajets (environ 23% du compte d'autrui et 49% du compte propre),

et ceux de plus de 500 km représentent globalement 24% du nombre total de trajets (environ 29% du compte d'autrui et 10% 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)

	2008	2009	2010	2011	2012	2013	2014	2015	2016	2017	2018
Routier pour compte propre	29	27	30	32	29	32	32	32	35	36	40
Routier pour compte d'autrui	166	139	145	146	136	134	128	117	116	127	128
Routier pavillon étranger	110	98	105	101	100	104	106	110	114	121	124
Routier total (plus de 3,5 t de PTAC) (*)	305	263	279	279	266	269	266	258	265	284	293
Routier VUL (3,5 t maximum de PTAC)	22	21	22	22	22	23	23	23	24	25	24
Ferroviaire conventionnel	31	25	23	27	24	24	23	25	25	26	25
Ferroviaire transport combiné	9	8	7	7	8	8	9	9	8	7	7
Ferroviaire total (**)	40	32	30	34	33	32	33	34	33	33	32
Fluvial	7,5	7,4	8,1	7,9	7,8	7,9	7,8	7,5	6,8	6,7	6,7
Oléoducs	21	19	18	18	15	12	12	12	11	12	12
Transport total y c. VUL	396	343	357	362	344	344	341	336	340	360	368

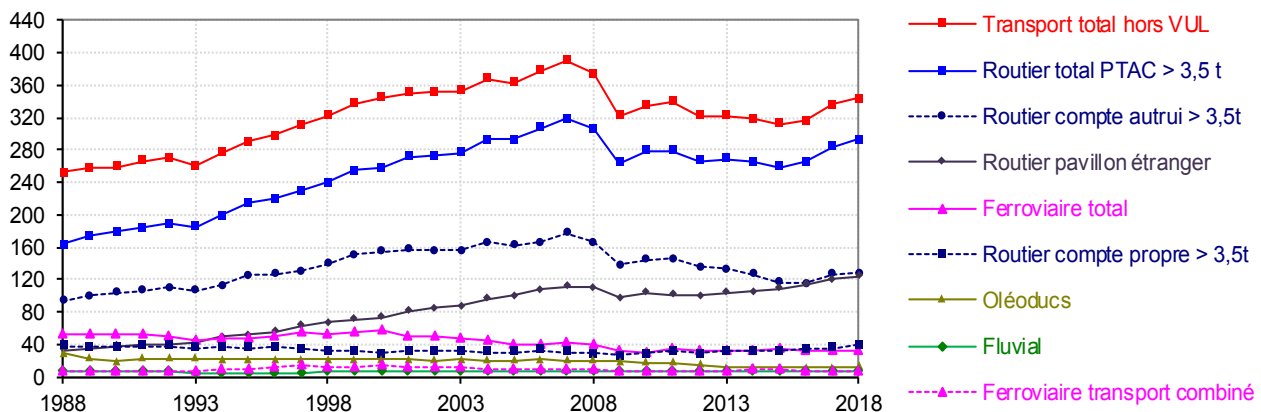
(*) y compris transit (**) y compris les opérateurs privés

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

	2008	2009	2010	2011	2012	2013	2014	2015	2016	2017	2018
Routier total	86%	86%	87%	88%	87%	87%	87%	86%	87%	88%	88%
Ferroviaire total	12%	11%	11%	9%	11%	11%	11%	11%	11%	10%	10%
Fluvial	2%	2%	2%	3%	2%	3%	3%	2%	2%	2%	2%
	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 : SDES

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



Source : SDES

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 aux niveaux 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 89%, quasi stable depuis 2004.

Répartition entre modes

Marchandises en Europe : modes terrestres

► Marchandises en Union européenne à 15

En milliards de tonnes-kilomètres											
	2007	2008	2009	2010	2011	2012	2013	2014	2015	2016	2017
Route	1 523	1 470	1 302	1 333	1 304	1 234	1 219	1 216	1 230	1 247	1 263
Rail	292	289	237	256	270	264	264	268	269	271	270
Fluvial	132	130	110	130	123	128	131	130	125	125	126
Total	1 948	1 889	1 649	1 719	1 698	1 627	1 614	1 614	1 625	1 665	1 658

Répartition en pourcentage du total											
Route	78,2%	77,8%	79,0%	77,5%	76,9%	75,9%	75,5%	75,3%	75,7%	74,9%	76,2%
Rail	15%	15%	14%	15%	16%	16%	16%	17%	17%	16%	16%
Fluvial	7%	7%	7%	8%	7%	8%	8%	8%	8%	7%	7%
Total	100%	100%	100%	100%	100%	100%	100%	100%	100%	100%	100%

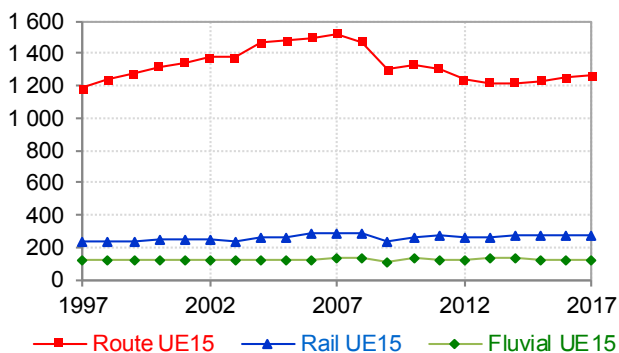
► Marchandises en Union européenne : nouveaux Etats membres (13)

En milliards de tonnes-kilomètres											
	2007	2008	2009	2010	2011	2012	2013	2014	2015	2016	2017
Route	402	422	397	431	440	458	500	511	537	583	637
Rail	160	154	127	138	152	143	143	143	144	141	151
Fluvial	13	16	21	25	19	22	21	20	22	22	22
Total	574	591	545	594	611	623	665	674	704	747	809

Répartition en pourcentage du total											
Route	70,0%	71,3%	72,9%	72,5%	71,9%	73,5%	75,3%	75,8%	76,4%	78,1%	78,7%
Rail	28%	26%	23%	23%	25%	23%	21%	21%	20%	19%	19%
Fluvial	2%	3%	4%	4%	3%	3%	3%	3%	3%	3%	3%
Total	100%	100%	100%	100%	100%	100%	100%	100%	100%	100%	100%

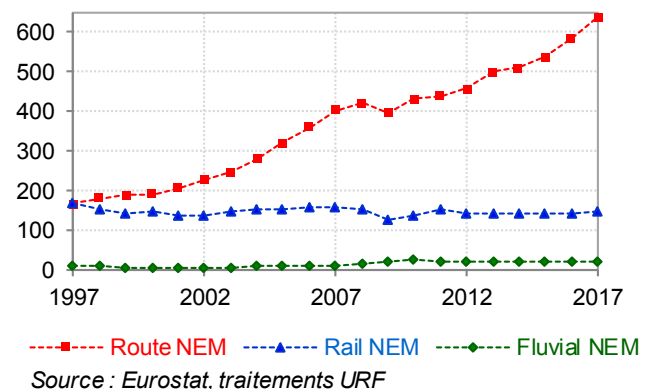
Source : Eurostat, traitements URF

► 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.

Après la chute de 2009 et la période de quasi stabilité de 2010 à 2014, on observe depuis 2015 une légère reprise des transports de marchandises dans l'UE28, liée principalement à la croissance de ces transports dans les nouveaux États membres.

On observe la même tendance pour le transport routier qui continue à occuper une place prépondérante dans le fret de l'UE28, avec 77% de part de marché en 2017.

Dans les nouveaux États membres, la forte augmentation des transports par route observée depuis vingt ans, principalement du fait des transports en Pologne, s'est poursuivie en 2017.

Marchandises en Europe : transports routiers

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

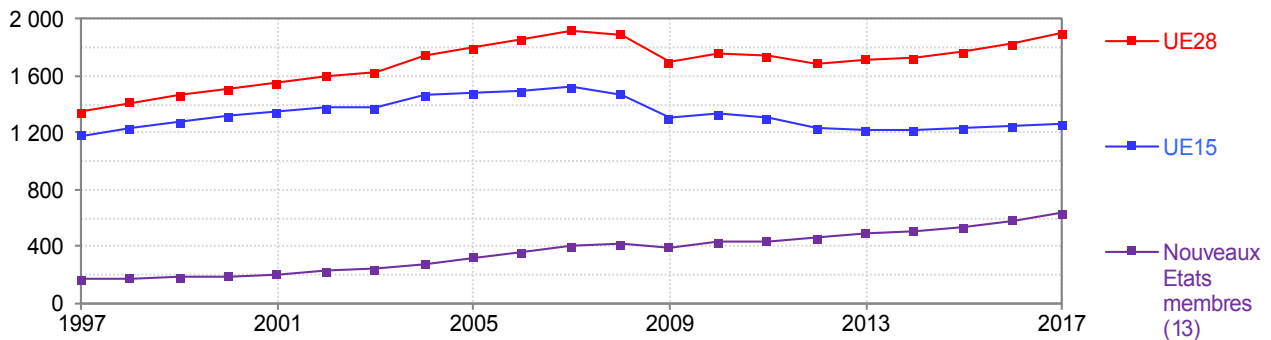
- dans l'UE 15, on observe la même tendance que celle que l'on vient de signaler ;
- dans les nouveaux États membres, la croissance a été stoppée ou a reculé, à l'exception notable de la Pologne ; la tendance globale reste cependant à la hausse.

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

		2007	2008	2009	2010	2011	2012	2013	2014	2015	2016	2017
UE 15	Union européenne (15 Etats)	1 523	1 470	1 302	1 333	1 304	1 234	1 219	1 216	1 230	1 247	1 263
NEM13	Nouveaux Etats membres (13)	402	422	397	431	440	458	500	511	537	583	637
UE 28	Union européenne (28 Etats)	1 925	1 892	1 700	1 764	1 744	1 693	1 719	1 727	1 768	1 831	1 900

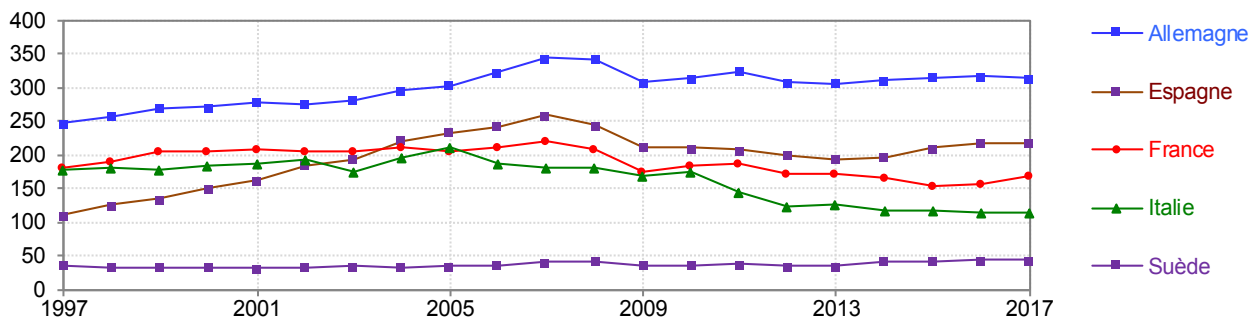
Source : Eurostat, traitements URF

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



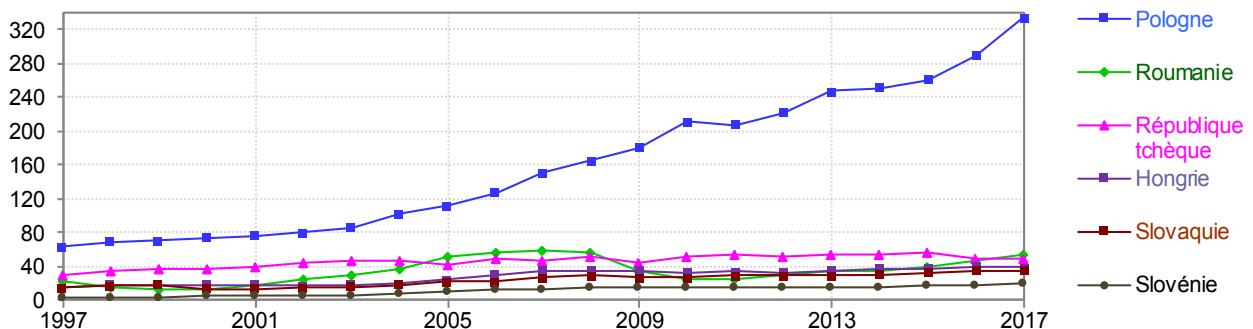
Source : Eurostat, traitement URF

► 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 « **ferroutage** » 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

	2008	2009	2010	2011	2012	2013	2014	2015	2016	2017	2018
En milliards de tonnes-kilomètres											
National	4,2	4,4	4,6	3,0	4,0	4,2	5,0	3,4	2,5	1,2	1,6
Commerce extérieur	2,6	1,8	1,6	2,4	2,0	1,9	1,5	2,8	2,4	2,5	2,7
Transit	2,4	1,3	1,0	1,9	2,0	2,3	2,6	2,8	2,6	3,3	2,5
Total	9,2	7,5	7,2	7,3	8,1	8,4	9,1	9,0	7,5	7,0	6,8
En millions de tonnes	14,6	11,7	11,0	13,8	14,2	14,1	15,5	15,9	14,5	13,8	13,3
En millions d'envois (*)	0,7	0,6	0,5	0,7	0,7	0,7	0,7	0,8	0,7	0,7	0,6
En milliards d'envois x km	0,4	0,4	0,3	0,3	0,4	0,4	0,4	0,4	0,4	0,3	0,3
Distance de transport (km) (**)	630	644	655	532	567	596	589	567	517	506	510

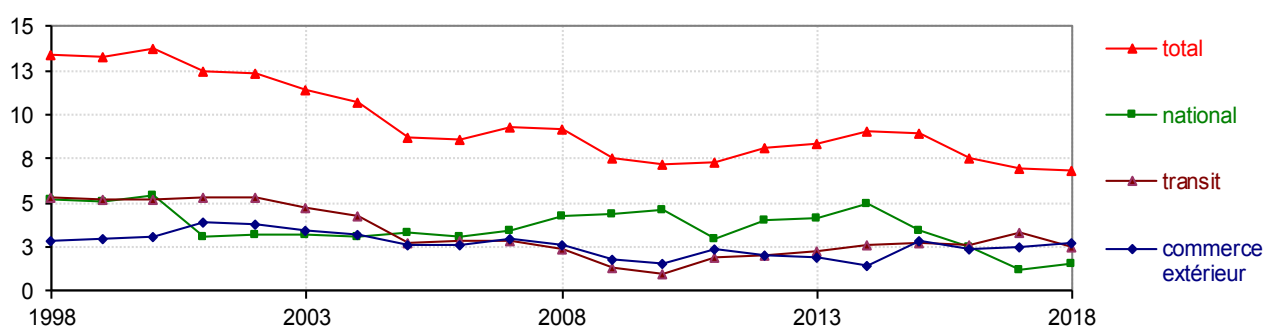
(*) un envoi moyen = 21 tonnes

(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 : SDES, SNCF, UIRR, estimations URF

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



Sources : SDES, SNCF, 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 0,6 million d'envois en 2018.

Le transport combiné représente environ 21% du fret ferroviaire en tonnes-kilomètres, le transport conventionnel représentant la part la plus importante du transport ferroviaire de marchandises. Après la forte baisse du transport combiné national en France observée depuis 2014, on assiste en 2018 à un léger ralentissement de cette baisse.

Répartition entre modes

Marchandises : transport combiné rail-route en Europe

En 2018, l'UIRR regroupe 39 sociétés dont l'activité couvre le territoire de l'Europe au sens large et représente une grande part du transport combiné européen.

Depuis 2012, on observe une reprise du transport combiné européen : en 2018, le nombre d'envois a progressé de 5%

alors que le nombre de tonnes-kilomètres ne progressait que de 0,8%. C'est le transport combiné de marchandises conteneurisées ou en caisses mobiles, qui représente l'essentiel du transport combiné.

► Europe : transports effectués par les membres de l'UIRR

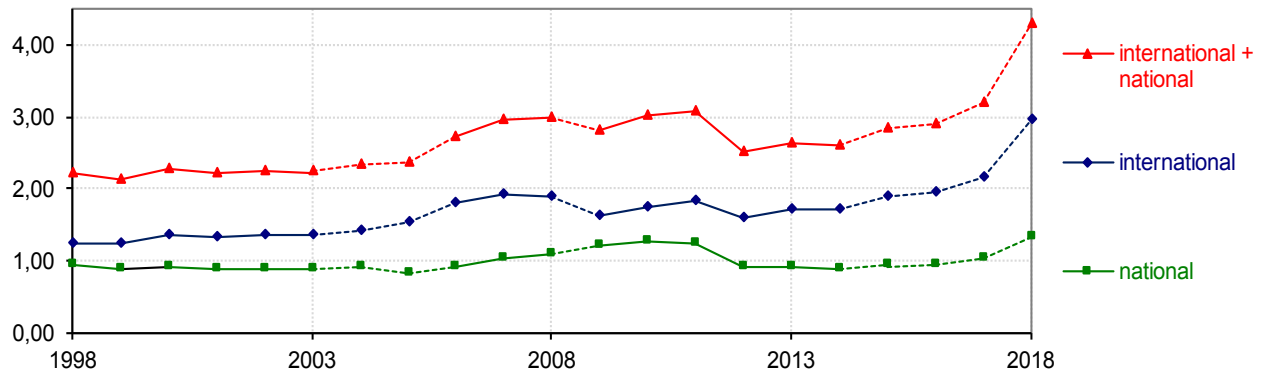
(Union internationale des transports combinés rail-route)

	2008	2009 (*)	2010	2011	2012	2013	2014	2015 (*)	2016 (*)	2017 (*)	2018 (*)
International											
millions d'envois	1,90	1,61	1,76	1,84	1,60	1,72	1,72	1,90	1,95	2,15	2,95
dont route roulante millions d'envois	0,27	0,23	0,26	0,28	0,12	0,13	0,14	0,14	0,13	0,13	0,15
km	844	847	810	862	843	840	932	1 036	1 067	1 120	1 020
milliards d'envois-km	1,60	1,37	1,43	1,59	1,35	1,45	1,60	1,97	2,08	2,41	3,01
National											
millions d'envois	1,10	1,20	1,27	1,24	0,93	0,92	0,90	0,94	0,95	1,04	1,34
dont route roulante millions d'envois	0,16	0,19	0,20	0,15	0,01	0,01	0,01	0,01	0,01	0,01	0,14
km	455	348	350	299	425	473	485	505	491	492	406
milliards d'envois-km	0,50	0,42	0,44	0,37	0,39	0,44	0,44	0,47	0,46	0,51	0,54
International + national											
millions d'envois	2,99	2,82	3,03	3,08	2,53	2,65	2,62	2,84	2,90	3,19	4,29
dont route roulante millions d'envois	0,43	0,42	0,45	0,43	0,13	0,14	0,15	0,15	0,13	0,14	0,29
km	701	634	617	636	702	722	780	882	904	944	841
milliards d'envois-km	2,10	1,79	1,87	1,96	1,75	1,88	2,04	2,44	2,54	2,92	3,56

(*) nouvelles adhésions en 1997, 2004, 2005, 2006, 2009, et tous les ans depuis 2015

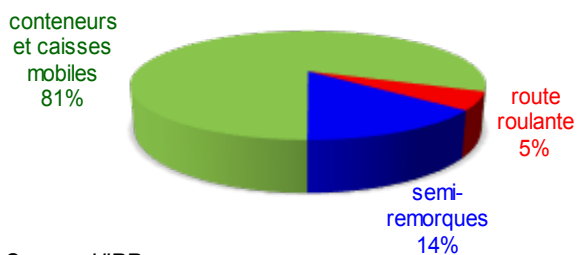
Source : UIRR

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



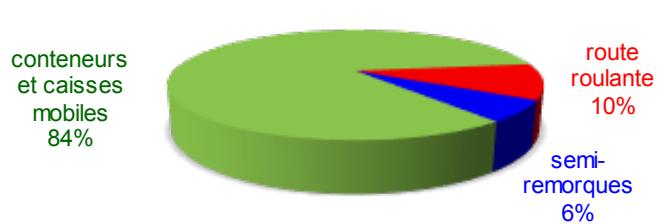
Source : UIRR

► Europe : transport combiné rail-route international, systèmes d'acheminement en 2018 (pourcentages des envois)



Source : UIRR

► Europe : transport combiné rail-route national, systèmes d'acheminement en 2018 (pourcentages des envois)



Source : UIRR

En 2018, la répartition des envois entre les trois systèmes d'acheminement est figurée par les graphiques ci-dessus.

Globalement (international + national), la route roulante ne

représente actuellement que 7% des envois, les conteneurs et caisses mobiles, 82% et les semi-remorques, 12%.

Répartition entre modes

Marchandises : Trafic transalpin

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

	2008	2009	2010	2011	2012	2013	2014	2015	2016	2017	2018
Tunnels Fréjus + Mont Blanc (*)	1,41	1,20	1,30	1,34	1,26	1,21	1,22	1,25	1,28	1,36	1,41
Tunnels suisses (**)	1,27	1,18	1,26	1,26	1,21	1,05	1,03	1,01	0,98	0,95	0,94
Cols autrichiens (***)	2,20	1,84	1,95	1,98	2,06	2,03	1,95	2,16	2,31	2,45	2,60
Total	4,89	4,22	4,51	4,58	4,53	4,29	4,20	4,42	4,57	4,77	4,95

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

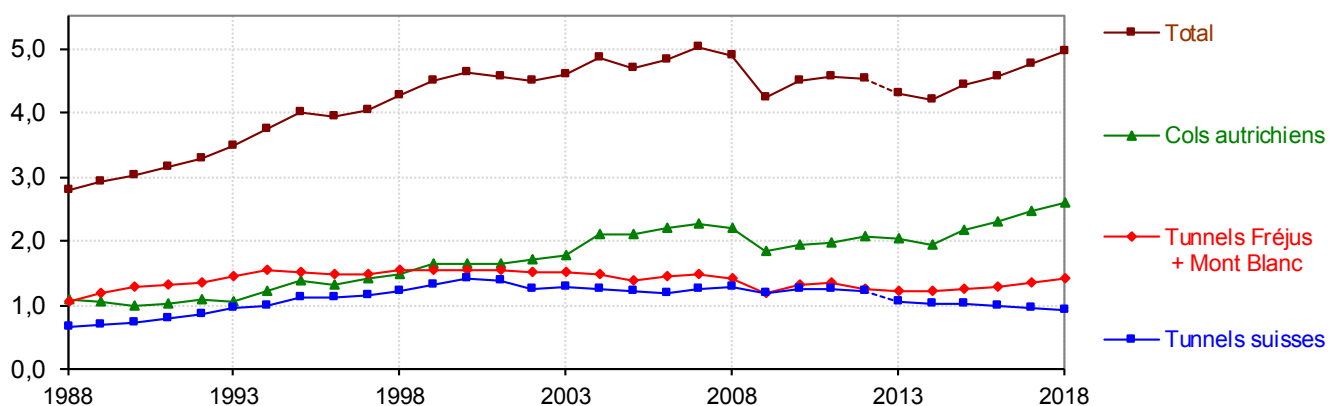
(*) Fréjus seul entre mars 1999 et avril 2002 ; Mont Blanc seul entre juin et août 2005 ; en 2018 : Fréjus (56%), Mont Blanc (44%)

(**) En 2018 : St-Gothard (72%), San-Bernardino (15%), Gd-St-Bernard (4%), col du Simplon (9%)

(***) En 2018 : Brenner (96%), Reschen (4%)

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

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



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

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. On a dépassé en 2018 la situation de 2008, avec des nuances selon les pays.

Les trafics cumulés des deux tunnels franco-italiens sont restés quasi constants de 1994 jusqu'à la crise de 2009 ; depuis, ils sont en hausse et sont revenus au niveau de 2008 (voir aussi page 19). Les trafics cumulés des franchissements italo-suisse sont en baisse depuis 2010.

Les trafics cumulés des franchissements italo-autrichiens sont par contre en forte hausse depuis 2014.

Répartition entre modes

Marchandises : Trafic transalpin

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

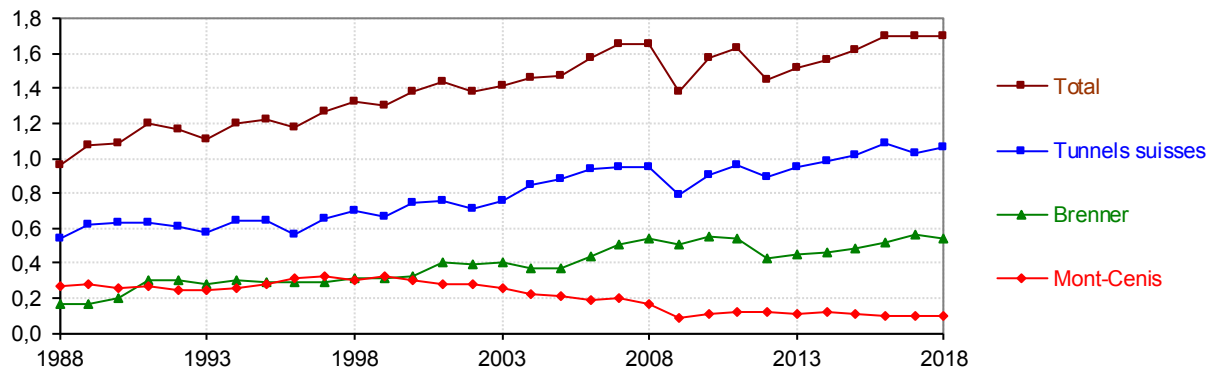
	2008	2009	2010	2011	2012	2013	2014	2015	2016	2017	2018
Tunnel du Mont-Cenis	0,17	0,09	0,11	0,12	0,12	0,12	0,12	0,11	0,10	0,10	0,10
Tunnels suisses (**)	0,95	0,79	0,91	0,97	0,90	0,95	0,98	1,02	1,08	1,03	1,06
Col du Brenner	0,54	0,51	0,55	0,54	0,43	0,45	0,46	0,49	0,52	0,56	0,54
Total	1,66	1,38	1,57	1,63	1,44	1,52	1,56	1,62	1,70	1,70	1,69

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

(**) St-Gothard (55%), Simplon (45%)

Sources : Alpinfo (Office fédéral suisse des transports), CGDD/SDES

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



Sources : Alpinfo (Office fédéral suisse des transports), CGDD/SDES

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 : 57 % ; combiné accompagné : 1%.
- Tunnels suisses : combiné non accompagné : 68 % ; combiné accompagné (dit «route roulante») : 6 %
- Col du Brenner : combiné non accompagné 53 % ; combiné accompagné : 22 %.

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. On observait depuis, et ce jusqu'en 2016, une légère progression liée principalement à celle du trafic dans les tunnels suisses et autrichiens ; depuis 2017 on observe une quasi-stagnation, voire une baisse du trafic dans ces tunnels.

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

► 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)

	2008	2009	2010	2011	2012	2013	2014	2015	2016	2017	2018
Camions sur navettes marchandises	1 254	769	1 089	1 263	1 465	1 363	1 440	1 484	1 642	1 637	1693
Camions sur ferries	2 604	2 600	2 400	2 375	2 214	2 481	2 572	2 701	3 021	3 077	2913
Total camions	3 858	3 369	3 489	3 638	3 679	3 844	4 012	4 185	4 662	4 714	4606
Tonnage total	38	33	34	35	36	37	39	41	45	46	45

Sources : SDES, Eurotunnel

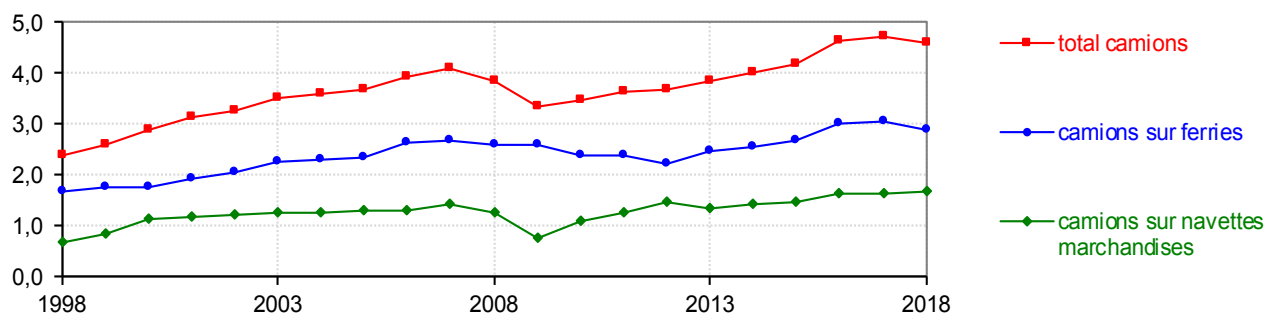
► Trafics voyageurs

En millions de voyageurs	2008	2009	2010	2011	2012	2013	2014	2015	2016	2017	2018
Voyageurs ligne Eurostar	9,1	9,2	9,5	9,7	9,9	10,1	10,4	10,4	10,0	10,3	11,0
Voyageurs navettes	7,0	7,0	7,6	7,9	8,4	8,8	8,9	8,7	8,6	8,4	8,6
Voyageurs navettes fret	1,4	0,9	1,2	1,4	1,7	1,6	1,6	1,7	2,0	2,0	2,0
Total voyageurs Eurotunnel	17,5	17,1	18,3	19,0	20,0	20,4	21,0	20,8	20,6	20,7	21,5
Voyageurs aériens Paris-Londres	1,9	1,7	1,6	1,8	1,8	1,8	2,1	2,2	2,3	2,3	2,2
Voyageurs aériens province-Londres	5,0	4,8	4,4	4,9	5,0	5,1	5,5	5,8	5,9	6,5	6,7
Voyageurs ferries (9 ports) (*)	17,6	16,9	17,1	16,3	15,2	16,5	17,4	17,1	16,2	15,4	15,6
Total voyageurs transmanche	42,1	40,4	41,4	41,9	41,9	44,0	45,9	46,0	45,1	44,9	46,0
Pourcentage Eurotunnel	41%	42%	44%	45%	48%	47%	46%	45%	46%	46%	47%
En millions ou milliers de véhicules											
Total voitures sur navettes (millions)	1,9	1,9	2,1	2,3	2,4	2,5	2,6	2,6	2,6	2,6	2,7
Total autocars sur navettes (milliers)	56	55	57	56	59	65	63	58	54	51	51

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

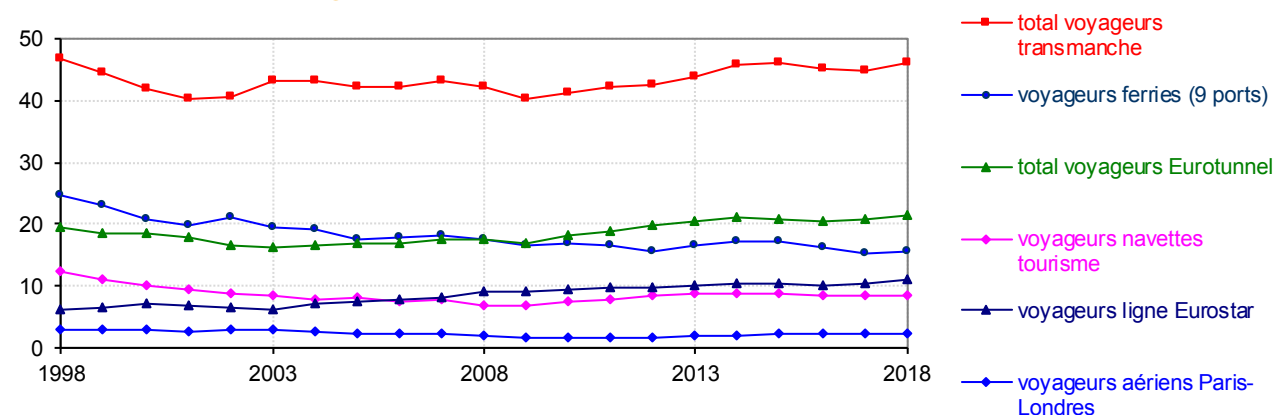
Sources : SDES, SNCF, ADP, DGAC, DGITM, Eurotunnel (certaines données des ferries n'ont pas été rendues publiques)

► Transmanche : marchandises par camions (millions de camions)



Sources : SDES, SNCF, ADP, DGAC, Eurotunnel

► Transmanche : voyageurs (millions de voyageurs)



Sources : SDES, SNCF, ADP, DGAC, Eurotunnel

Réseau de voies ferrées

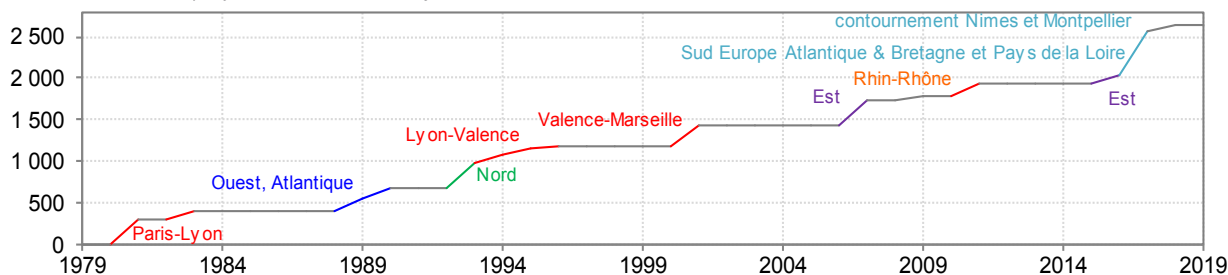
► Longueur des lignes ferroviaires exploitées (kilomètres au 31 décembre)

	2008	2009	2010	2011	2012	2013	2014	2015	2016	2017	2018
Longueur totale des lignes	31 233	29 698	29 504	29 656	29 588	29 243	29 386	28 765	28 596	28 352	28 183
dont lignes électrifiées	15 312	15 469	15 519	16 016	16 116	15 737	16 087	15 976	16 097	16 052	16 052
dont lignes à grande vitesse	1 875	1 884	1 884	2 024	2 024	2 024	2 024	2 048	2 100	2 580	2 640

Sources : EPSF, SNCF

► 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.



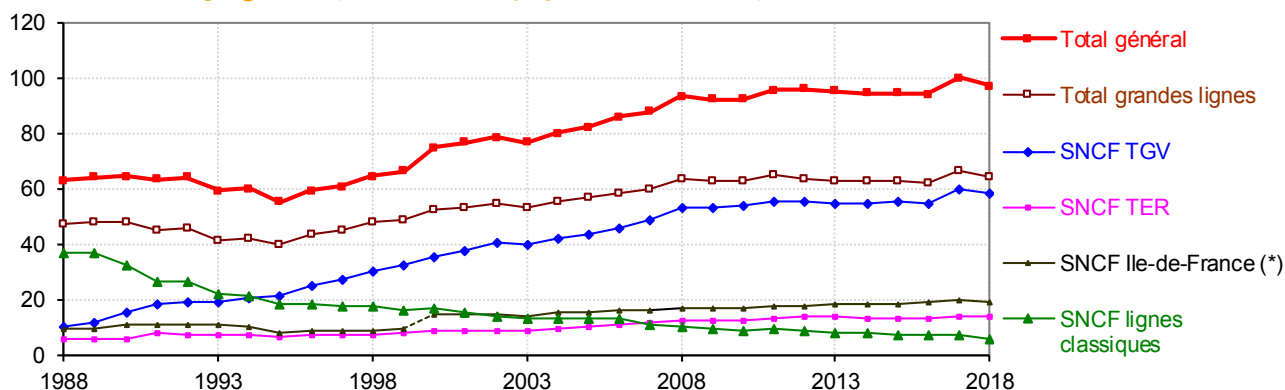
(désignations et longueurs approximatives)

Voyageurs

	2008	2009	2010	2011	2012	2013	2014	2015	2016	2017	2018
Parc de voitures (milliers)											
Automotrices et remorques	13,4	13,7	19,3	18,7	19,5	20,6	21,3	22,4	22,7	23,1	24,3
Autres voitures	7,3	7,6	6,5	6,3	6,3	6,3	6,3	6,3	6,3	6,2	6,0
Total	20,7	21,4	25,8	25,0	25,8	26,9	27,6	28,7	29,0	29,3	30,3
Circulation des trains (millions de trains x kilomètres)											
Trains de voyageurs	421	423	407	425	427	418	411	418	396	404	369
Traffic de voyageurs (milliards de voyageurs x kilomètres)											
SNCF TGV	53,3	53,0	53,9	55,2	55,2	54,9	54,9	55,2	54,8	59,6	58,6
SNCF lignes classiques	10,2	9,7	8,7	9,6	8,7	8,2	7,7	7,5	7,0	7,2	5,5
Total grandes lignes	63,5	62,7	62,6	64,8	63,9	63,1	62,5	62,7	61,8	66,9	64,1
SNCF TER	12,5	12,7	12,7	13,3	14,0	13,8	13,5	13,4	13,0	13,7	13,8
SNCF Ile-de-France	17,1	16,9	17,1	17,6	18,0	18,2	18,4	18,5	19,2	19,5	19,2
Total général	93,2	92,3	92,4	95,7	95,8	95,1	94,4	94,7	94,0	100,1	97,1

Sources : SDES, SNCF et EPSF

► Trafic de voyageurs (milliards de voyageurs x kilomètres)



Sources : SDES, SNCF

(*) série rétropolée depuis 2000 suite à la modification en 2018 des méthodes d'estimation des voyageurs x km par SNCF Mobilités

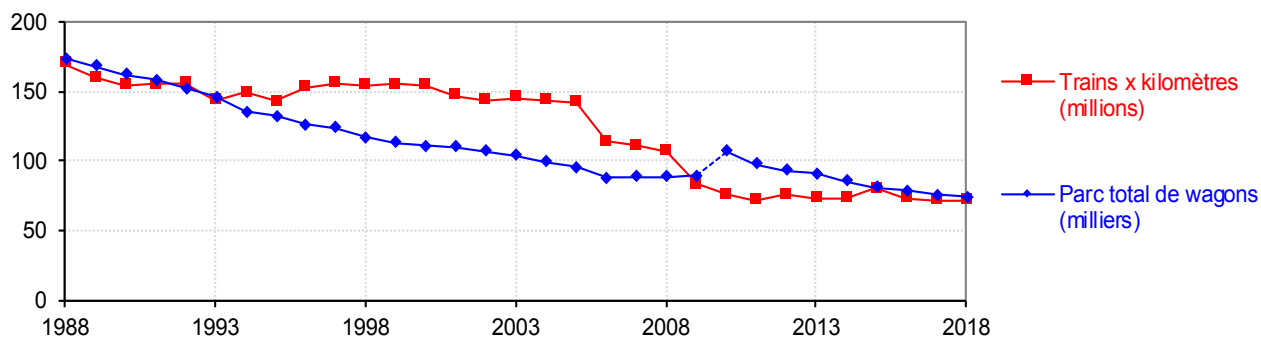
Marchandises

	2008	2009	2010	2011	2012	2013	2014	2015	2016	2017	2018
Parc de wagons (milliers)											
Wagons (total)	89	89	107	98	93	91	86	81	79	75	74
Capacité totale (millions de tonnes)	4,4	4,5	4,5	4,5	4,5	4,5	4,3	4,1	3,9	3,8	3,7
Circulation des trains (millions de trains x kilomètres)											
	107	83	75	72	76	74	73	80	73	72	72
Trafic de marchandises (milliards de tonnes-kilomètres)											
Conventionnel SNCF(*)	29,0	21,5	19,1	18,1	16,6	15,2	14,6	15,4	12,8	12,7	11,6
Transport combiné SNCF	8,6	6,6	6,0	6,2	5,5	5,4	5,7	5,5	3,8	3,4	3,1
Total SNCF	37,6	28,1	25,1	24,3	22,1	20,6	20,2	20,9	16,6	16,1	14,7
Nouveaux opérateurs	3	4	4,9	9,9	10,4	11,6	12,4	13,4	16,0	17,3	17,3
Total ferroviaire	40,4	32,1	30,0	34,2	32,5	32,2	32,6	34,3	32,6	33,4	32,0

Sources : SNCF, EPSF, SDES

(*) regroupe les «trains entiers» et les wagons isolés»

► Parc de wagons de marchandises Circulation des trains de marchandises (SNCF, plus opérateurs privés depuis 2006)



Sources : SNCF, EPSF (à partir de 2010), estimations URF

► Nouveaux opérateurs de fret ferroviaire (détenteurs d'un certificat de sécurité en cours sur le réseau ferré national)

Le droit européen vise à créer un espace ferroviaire unique interopérable à l'échelle de l'Europe. En 2006, il y a donc eu ouverture à la concurrence du transport de marchandises sur l'ensemble du réseau ferroviaire international puis sur le marché national en 2007. Le transport international de voyageurs a quant à lui été ouvert à la concurrence à compter de 2010.

À la suite de cette libéralisation du transport ferroviaire, de nombreux opérateurs sont apparus dans le paysage ferroviaire français : au

31 décembre 2018, les 42 entreprises détentrices d'un certificat de sécurité sur le réseau français sont listées ci-après. : parmi ces opérateurs, 27 sont des entreprises ferroviaires qui circulent sur le réseau et les 15 autres sont des entreprises qui commandent des sillons qu'elles confient ensuite à l'entreprise ferroviaire de leur choix.

En 2018, ces nouveaux opérateurs ont effectué 54% des transports de marchandises en tonnes.km.

2014	Captrain Italia SRL / Regiorail France / THI factory Thalys/ VLEXX GMBH
2015	CFL / CTSE / ECR / ERS / Eurostar Int. Ltd / Ferrotract / Lineas France / Trenitalia
2016	Colas-Rail / Ecorail Transport / ETF Services / Europorte France / Lineas Group / Naviland Cargo/ RDT 13 / Renfe Mercancias / Renfe Viajeros / SNCF Mobilités / Thello / Transfesa Rail
2017	CFLCargo / ETMF / Ferrivia / Normandie Rail Services / TMR / Transkeo / VFLI
2018	Bombardier / CFTA / DB Cargo Italia / DB Cargo UK / Esifer / GB Railfreight / Mercitalia Rail / Ouest rail / Sécurail / SVI / Transifer / TSO

Source : EPSF

Union européenne : transports ferroviaires de voyageurs

Union européenne : transports ferroviaires de voyageurs

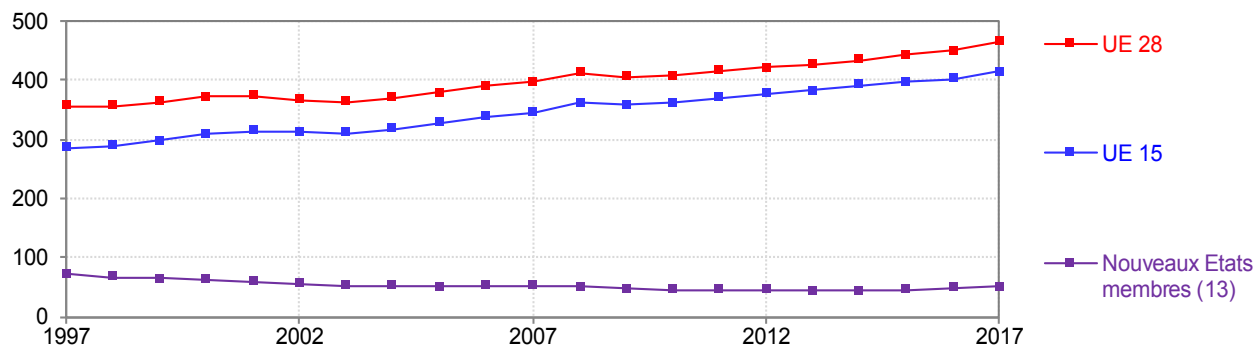
(milliards de voyageurs-kilomètres)

	2007	2008	2009	2010	2011	2012	2013	2014	2015	2016	2017
Union européenne à 15	346	362	358	362	370	376	383	390	397	402	415
Nouveaux Etats membres (13)	51	51	48	46	46	45	44	43	46	48	51
Union européenne à 28	397	413	405	407	416	421	427	434	443	450	465

Sources : Eurostat, traitements URF

Union européenne : transports ferroviaires de voyageurs

(milliards de voyageurs-kilomètres)



Sources : Eurostat, traitements URF

Union européenne : transports ferroviaires de marchandises

Union européenne : transports ferroviaires de marchandises

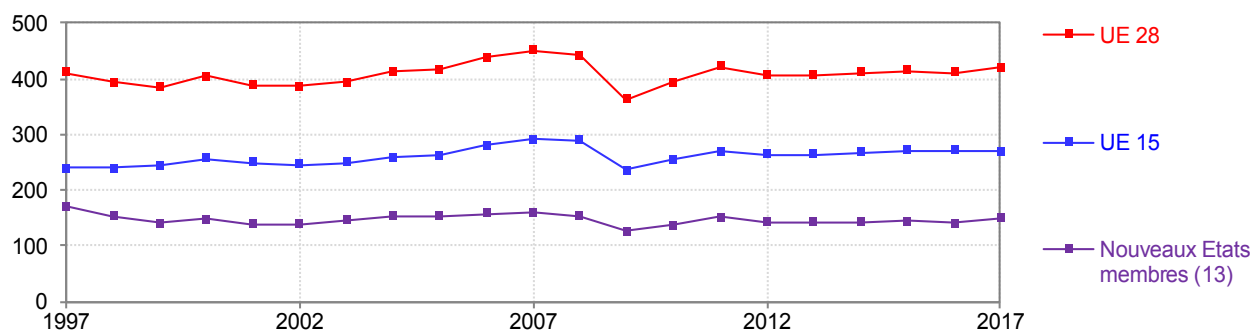
(milliards de tonnes-kilomètres)

	2007	2008	2009	2010	2011	2012	2013	2014	2015	2016	2017
Union européenne à 15	292	289	236	255	270	263	264	268	271	271	270
Nouveaux Etats membres	160	154	127	138	152	143	143	143	144	141	151
Union européenne à 28	452	443	364	394	422	407	407	411	415	412	420

Sources : Eurostat, traitements URF

Union européenne : transports ferroviaires de marchandises

(milliards de tonnes-kilomètres)



Sources : Eurostat, traitements URF

Transport par autocar

L'offre de transport

► L'environnement législatif

Des lignes d'autocars existent depuis longtemps pour des trajets internationaux longue distance. En 2011, ces lignes ont été autorisées pour des trajets en France, mais le cabotage ne devait représenter dans ce cas qu'un complément d'activité correspondant à moins de 50% du trafic et du chiffre d'affaires.

La loi pour la croissance, l'activité et l'égalité des chances économiques du 6 août 2015, dite « Loi Macron », a libéralisé le transport régulier interurbain de voyageurs par autocar en France. Les autocaristes sont maintenant libres d'organiser des services

réguliers pour des trajets supérieurs à 100 km, mais ils doivent déposer une déclaration auprès de l'Arafer pour l'ouverture des liaisons inférieures à 100 km : c'est cet organisme qui valide ou non la demande selon l'impact substantiel d'une telle desserte sur l'équilibre économique d'un service public de transport ferroviaire ou routier, subventionné par des concours publics.

L'Arafer est également chargée de préciser les règles d'accès aux gares routières pour les autocaristes et pour les usagers.

► Les opérateurs au 1^{er} trimestre 2019

3 opérateurs nationaux :

Eurolines / Isilines	Groupe Transdev	France
Flixbus (rachat de Megabus)	Société indépendante de services de transports	Allemagne
Ouibus (rapprochement avec Starshipper)	Groupe SNCF	France

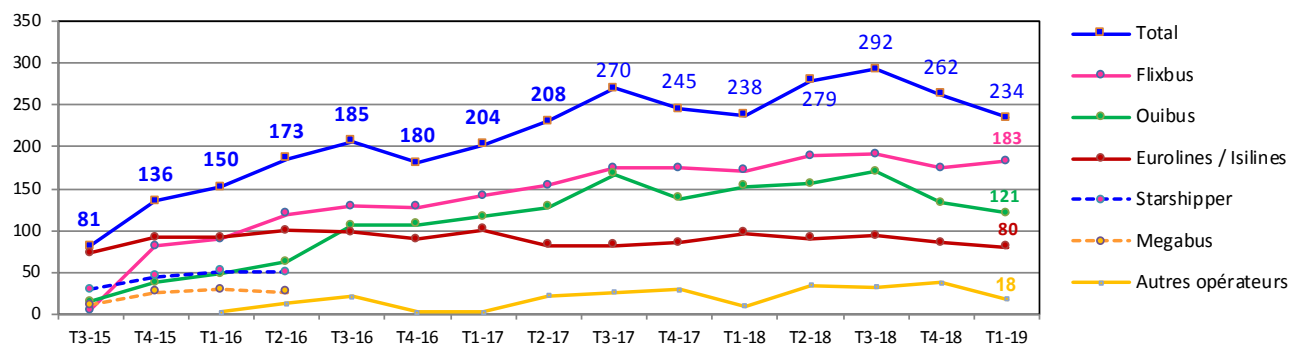
5 opérateurs "locaux" : DMA autocars, Escapad'Kreol, Jacqueson, Keolis Sud Lorraine, Resalp

L'offre sur le site de BlaBlaCar (Car Postal, Chambon, Orain et Autocars Philippe) est arrêtée en vue du lancement de BlaBlaBus au 3^{ème} trimestre 2019 et Migratour, opérateur saisonnier, est en pause hivernale.

source : Arafer

► Description de l'offre au 31 mars 2019

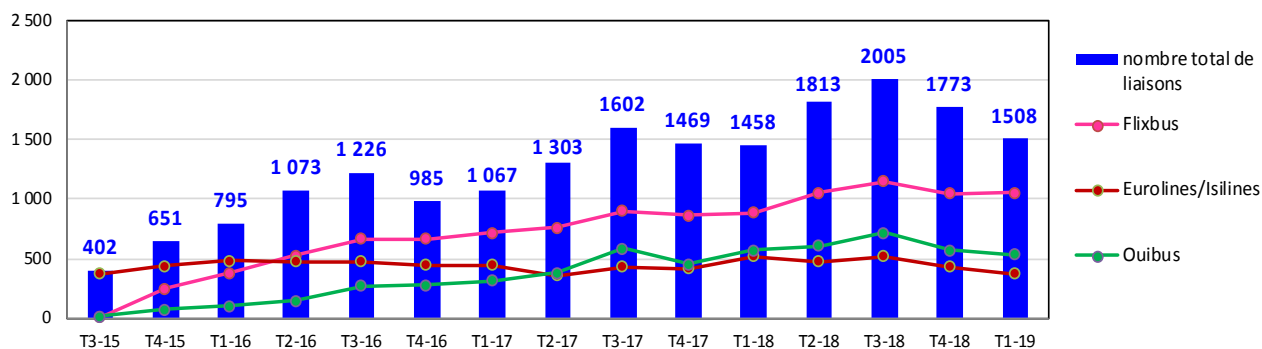
Nombre de villes desservies par l'ensemble des opérateurs



Source : Arafer

Nombre de liaisons commercialisées par l'ensemble des opérateurs

Une liaison correspond à une combinaison unique «ville de départ-ville d'arrivée» pour un trajet direct



Source : Arafer

► Villes les plus fréquentées en nombre de mouvements quotidiens au T1-2019 (Top 5)

Villes (hors aéroports)	mouvements quotidiens T1-2019	mouvements quotidiens T1-2018
Paris	398	380
Lyon	122	140
Grenoble	111	111
Lille	94	65
Marseille	70	76

Source : Arafer

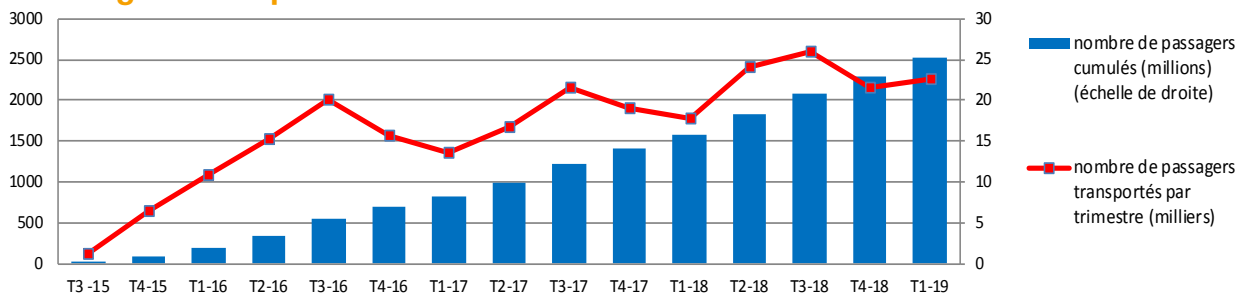
► Liaisons les plus fréquentées au T1-2019 (Top 5)

liaisons	distance moyenne (km)	nombre de passagers (milliers)
Lille - Paris	235	151,1
Aéroport de Lyon-Grenoble	92	> 93,5
Paris - Rouen	134	93,5
Lyon - Paris	473	83,5
Grenoble - Lyon	119	77,1

Source : Arafer

La demande de transport par autocars

► Passagers transportés

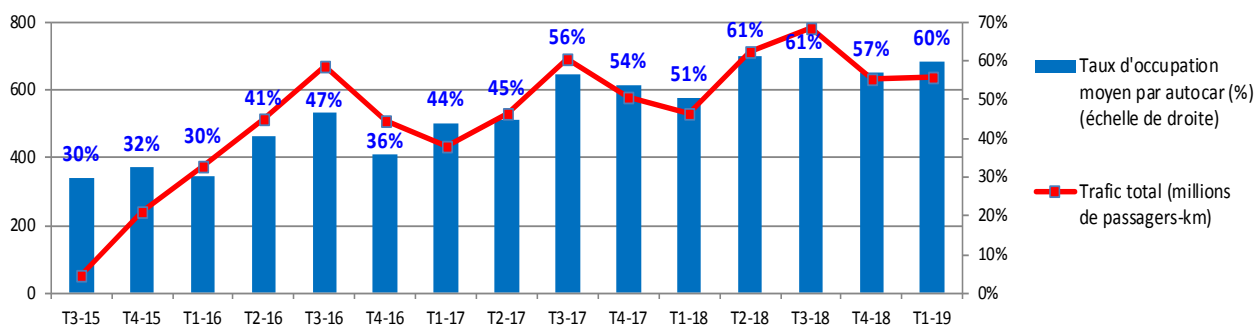


Source : Arafer

Depuis la libéralisation du transport par autocars, plus de 25 millions de passagers ont été transportés fin T1-2019 : 6,2 millions de passagers en 2016, 7,1 en 2017 et près de 9 millions en 2018.

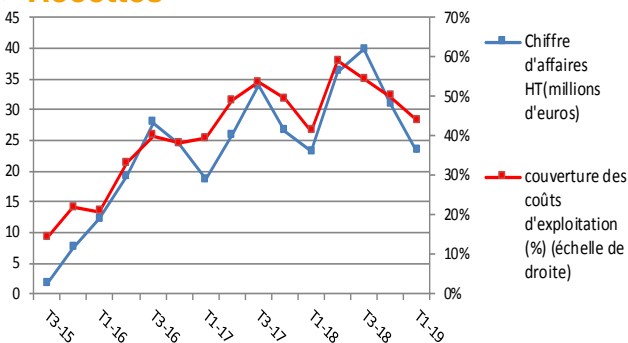
On est ainsi passé, en moyenne, de 17 milliers de passagers par jour en 2016 à 24,5 milliers de passagers par jour en 2018.

► Trafic



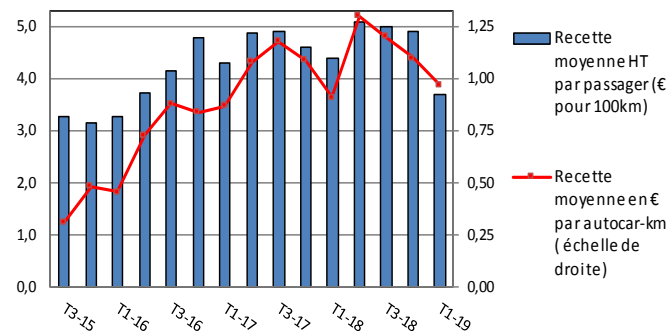
Source : Arafer, estimations URF

► Recettes



Sources : Arafer - estimations URF

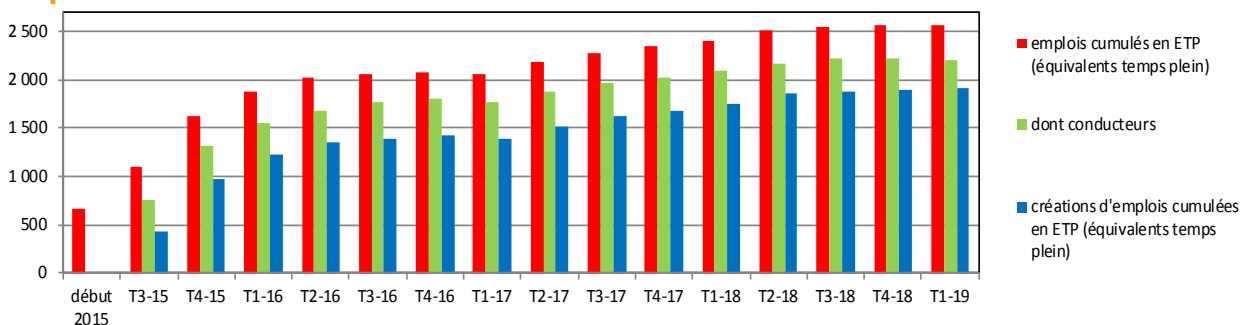
Avec l'estimation des coûts d'exploitation donnée par l'Autorité de la concurrence en 2018, à savoir 2,26 € par autocar-km, il apparaît que les recettes commerciales n'ont couvert en moyenne en 2018 que 51 % des coûts d'exploitation.



Source : Arafer

À titre comparatif, le prix moyen conseillé par Blablacar va de 6,5 € à 2,5 € par passager pour 100km en covoiturage, selon le nombre de passagers.

► Emplois



Source : Arafer

Au 1^{er} janvier 2015, le secteur employait 661 salariés pour les activités de cabotage; à la fin du 1^{er} trimestre 2019, le secteur employait 2571 ETP (équivalents temps plein); depuis mi-2015, la création d'emploi est d'environ 1910 ETP; elle évolue peu depuis le deuxième trimestre 2018.

Transport fluvial

Transport fluvial par catégorie de marchandises en France

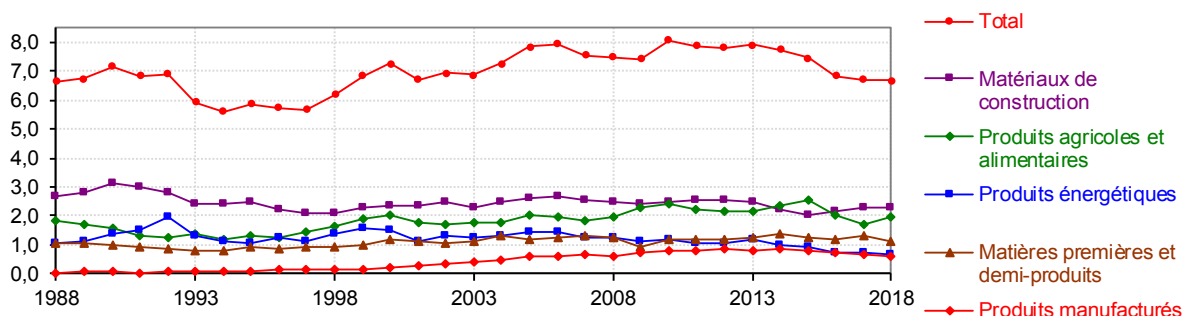
► Transport fluvial par catégorie de marchandises (milliards de tonnes-kilomètres)

	2008	2009	2010	2011	2012	2013	2014	2015	2016	2017	2018
Produits agricoles et alimentaires	2,0	2,3	2,4	2,2	2,1	2,2	2,3	2,5	2,0	1,7	2,0
Produits énergétiques	1,2	1,1	1,2	1,1	1,0	1,2	1,0	0,9	0,7	0,7	0,7
Matériaux de construction	2,5	2,4	2,5	2,6	2,6	2,5	2,2	2,0	2,1	2,3	2,3
Matières premières et demi-produits	1,3	0,9	1,2	1,2	1,2	1,3	1,3	1,3	1,2	1,3	1,1
Produits manufacturés	0,6	0,7	0,8	0,8	0,9	0,8	0,8	0,8	0,7	0,7	0,6
Total	7,5	7,4	8,1	7,9	7,8	7,9	7,7	7,5	6,8	6,7	6,7

Source : VNF

(hors transit sur le Rhin)

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

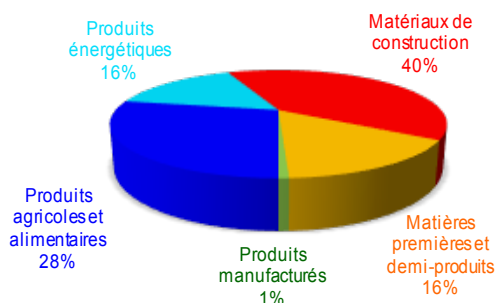


Source : VNF

En 2018, le transport fluvial est resté quasi stable par rapport à 2017 (-0,5%) : ce sont les produits manufacturés et les matières

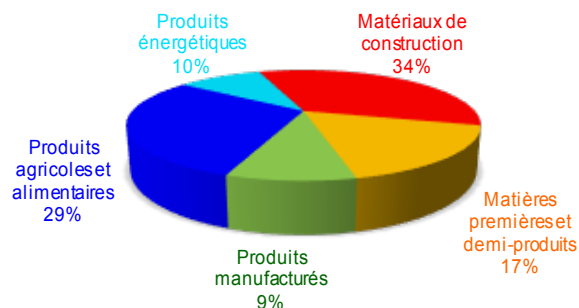
premières qui ont le plus baissé (-10%), alors que l'on observe une croissance de 14% de la filière agricole.

► Répartition en 1988



Source : VNF

► Répartition en 2018



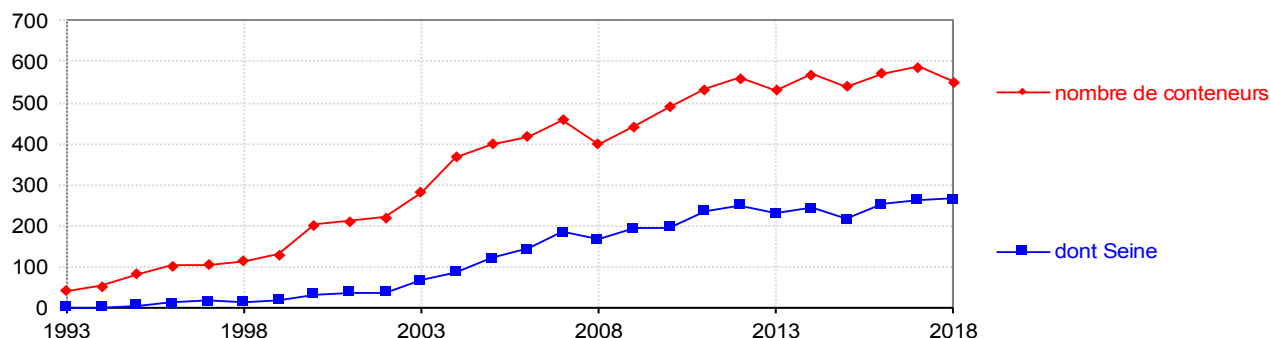
Source : VNF

En 1988, le transport fluvial (hors transit sur le Rhin) représentait 6,7 milliards de tonnes-kilomètres à peu près comme en 2018 ; 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.

À signaler en 2018, une baisse importante (-35%) du trafic de conteneurs sur le Rhin du fait d'un étiage exceptionnel.

► Nombre de conteneurs transportés (milliers)



Source : VNF

Transport fluvial de marchandises en Europe

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

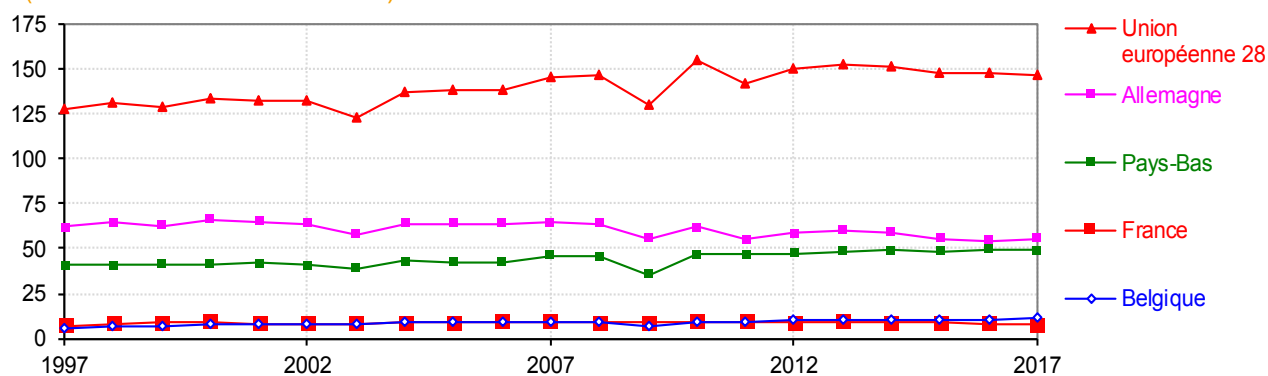
	2007	2008	2009	2010	2011	2012	2013	2014	2015	2016	2017
Union européenne 28	145	146	131	156	142	150	153	151	148	147	147
dont :											
Allemagne	64,7	64,1	55,7	62,3	55,0	58,5	60,1	59,1	55,3	54,3	55,5
Pays-Bas	46,0	45,3	35,7	46,6	46,5	47,5	48,6	49,3	48,5	49,4	49,0
France	9,2	8,9	8,7	9,5	9,0	8,9	9,2	8,8	8,5	8,3	7,5
Belgique	9,0	8,7	7,1	9,1	9,3	10,4	10,4	10,5	10,4	10,3	11,1
Roumanie	8,2	8,7	11,8	14,3	11,4	12,5	12,2	11,8	13,2	13,2	12,5
dont :											
international (*)	109	110	100	120	106	114	116	114	112	111	111
national	36	36	31	36	36	36	36	37	36	37	36

(*) y compris transit

Source : Eurostat, traitements URF

► Union européenne : navigation intérieure - transport de marchandises

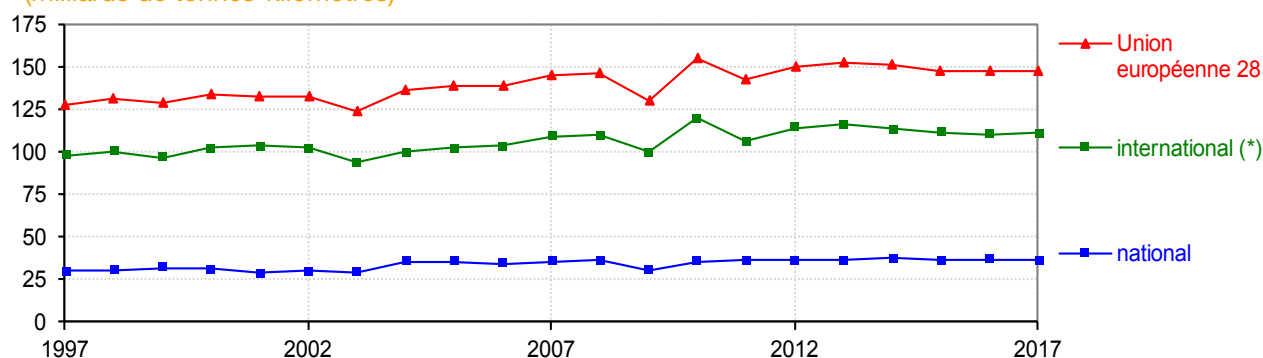
(milliards de tonnes-kilomètres)



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 (38%), Pays-Bas (33%),

Roumanie (9%), Belgique (8%), France (5%) et Bulgarie (4%).

Transport aérien

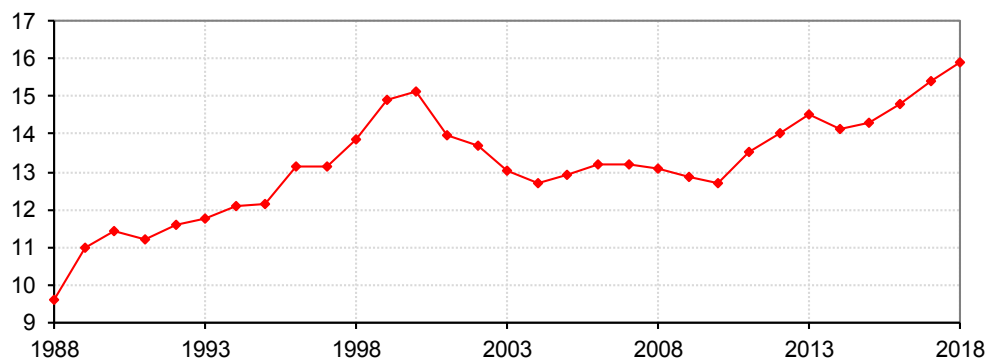
Trafic intérieur en France métropolitaine (passagers)

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

	2008	2009	2010	2011	2012	2013	2014	2015	2016	2017	2018
Trafic intérieur	13,1	12,9	12,7	13,5	14,0	14,5	14,1	14,3	14,8	15,4	15,9

Source : DGAC

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



Source : DGAC

Le trafic aérien intérieur subit des irrégularités de croissance résultant d'événements 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 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). Depuis 2010, le trafic intérieur croît régulièrement, avec en 2018 une forte augmentation des liaisons transversales province-province (+10%) et des liaisons province-outrre-mer et province-international (+7%).

Trafic des aéroports parisiens (passagers)

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

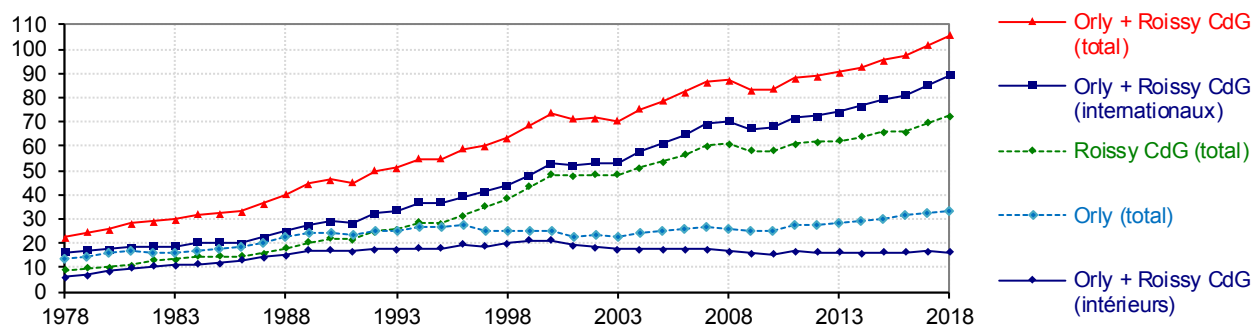
	2008	2009	2010	2011	2012	2013	2014	2015	2016	2017	2018
Orly + Roissy CDG (vols intérieurs)	16,7	15,9	15,5	16,7	16,4	16,4	16,0	16,2	16,4	16,5	16,2
Orly + Roissy CDG (vols internationaux)	70,4	67,1	67,8	71,5	72,5	73,9	76,6	79,2	80,8	85,0	89,1
Orly + Roissy CDG (total)	87,1	83,0	83,4	88,1	88,8	90,3	92,6	95,4	97,2	101,5	105,4
Orly (total)	26,2	25,1	25,2	27,1	27,2	28,3	28,9	29,7	31,2	32,0	33,1
Roissy CDG (total)	60,9	57,9	58,2	61,0	61,6	62,1	63,7	65,8	65,9	69,5	72,2

(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

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



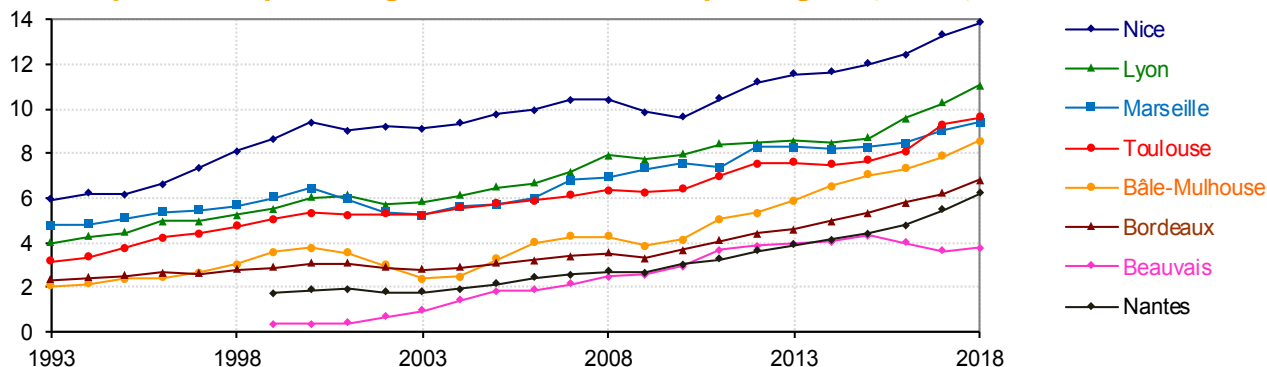
Source : ADP

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

En 2018, 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 traité en 2018 près de 194 millions de passagers dont 142 millions en international (y compris avec les DOM-TOM) et 52 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, 168 millions de passagers ont fréquenté les aéroports de la métropole.

Les huit principaux aéroports régionaux (y compris Bâle-Mulhouse qui est transfrontalier) ont traité 36% du trafic total. On notera la forte progression des aéroports de Nantes, Bordeaux, Bâle-Mulhouse et Lyon, et la faible hausse de l'aéroport de Beauvais. Les autres aéroports (une centaine au total) se sont partagé les 10% restants. Dans l'ordre : Lille, Montpellier, Ajaccio, Bastia, Strasbourg, Biarritz, Brest, Rennes, Figari, Pau, etc.

En nombre de passagers toutes destinations confondues, les deux aéroports de Paris ont traité plus de 54% du trafic de l'ensemble des aéroports de la France métropolitaine. Ce pourcentage est stable.

En nombre de passagers à l'international, les aéroports de Paris ont traité 63% 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)

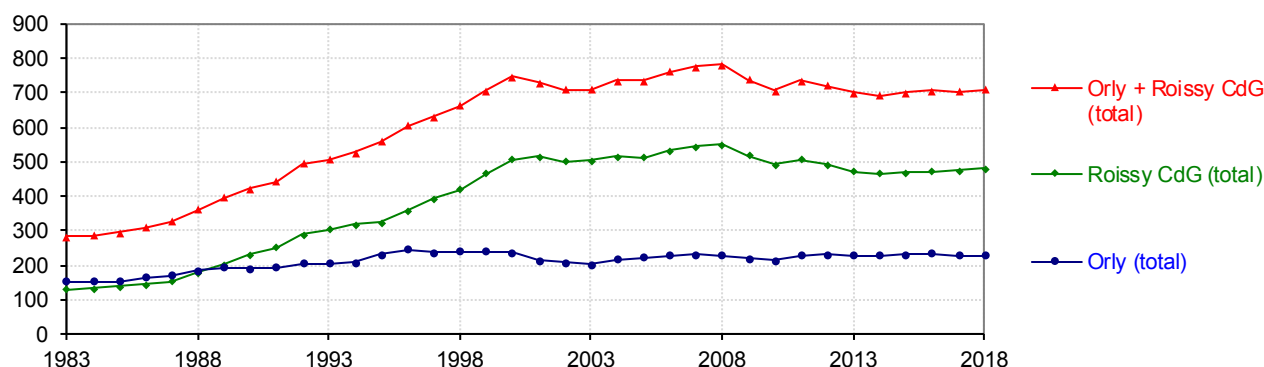
	2008	2009	2010	2011	2012	2013	2014	2015	2016	2017	2018
Orly (vols intérieurs)	122	116	111	117	118	114	108	106	103	101	96
Orly (vols internationaux)	108	104	105	111	113	116	120	125	131	128	133
Orly (total)	230	221	216	229	231	230	228	231	234	229	229
Roissy CDG (vols intérieurs)	56	55	54	56	57	54	48	48	49	50	51
Roissy CDG (vols internationaux)	495	463	438	451	434	419	417	421	424	426	430
Roissy CDG (total)	551	518	492	507	491	472	465	469	473	476	481
Orly + Roissy CDG (total)	781	739	708	735	722	702	693	700	707	705	710

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

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

Source : ADP

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



Source : ADP

Transport aérien

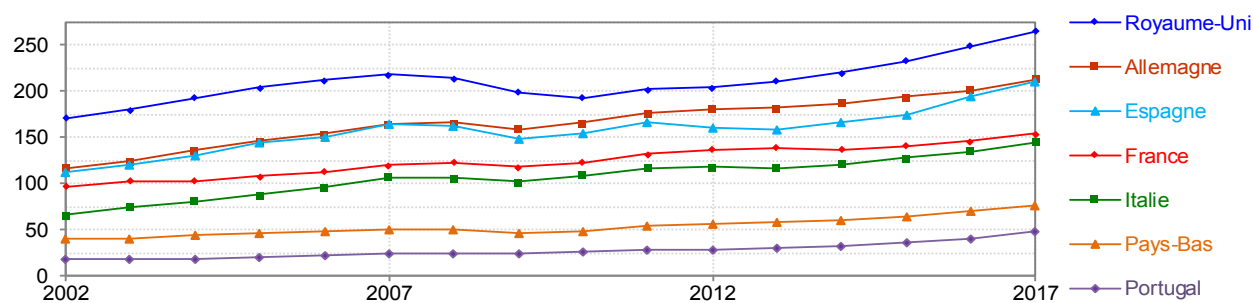
Transport aérien de voyageurs

► Union européenne : trafic aérien de voyageurs en 2017 (millions de passagers)

			National	Intra Union européenne	Hors Union européenne	Total international	Total général
UE15	BE	Belgique	0	25	9	33	33
NEM	BG	Bulgarie	0	9	2	11	11
NEM	CZ	République tchèque	0	11	5	16	16
UE15	DK	Danemark	2	23	9	31	33
UE15	DE	Allemagne	24	118	71	189	212
NEM	EE	Estonie	0	2	1	3	3
UE15	IE	Irlande	0	29	5	34	34
UE15	EL	Grèce	8	33	9	42	50
UE15	ES	Espagne	36	144	30	174	210
UE15	FR	France	30	70	54	124	154
NEM	HR	Croatie	1	7	1	8	9
UE15	IT	Italie	31	86	27	113	144
NEM	CY	Chypre	0	7	3	10	10
NEM	LV	Lettonie	0	4	2	6	6
NEM	LT	Lituanie	0	4	1	5	5
UE15	LU	Luxembourg	0	3	0	4	4
NEM	HU	Hongrie	0	11	3	13	13
NEM	MT	Malte	0	5	1	6	6
UE15	NL	Pays-Bas	0	48	28	76	76
UE15	AT	Autriche	1	20	8	28	28
NEM	PL	Pologne	2	28	7	35	38
UE15	PT	Portugal	5	34	9	43	48
NEM	RO	Roumanie	1	14	2	17	18
NEM	SI	Slovénie	0	1	1	2	2
NEM	SK	Slovaquie	0	2	1	2	2
UE15	FI	Finlande	3	12	5	17	20
UE15	SE	Suède	8	23	7	31	38
UE15	UK	Royaume-Uni	23	165	76	241	265
UE 15 Union européenne à 15			171	833	347	1179	1351
NEM Nouveaux Etats membres (13)			5	105	30	135	139
UE 28 Union européenne à 28			176	938	376	1 314	1 490
NO Norvège			16	21	2	23	39
CH Suisse			1	36	17	53	54

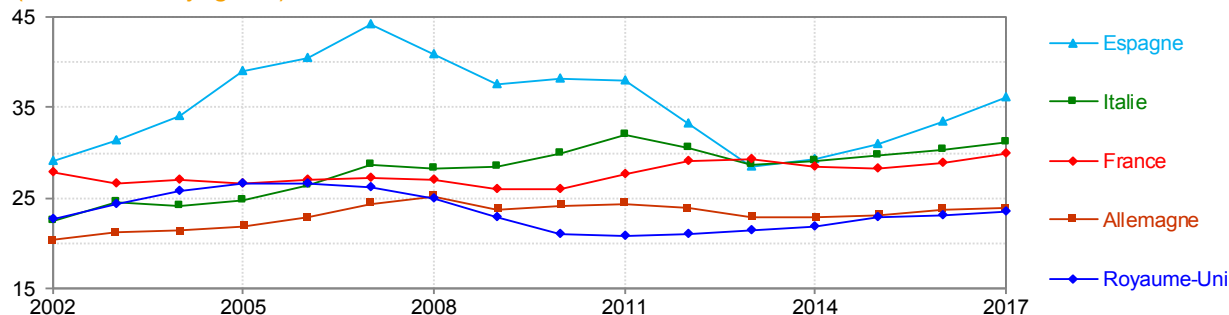
Source : Eurostat

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



Source : Eurostat

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



Source : Eurostat