

INTERMODALITÉ

| | |
|-----------------------------------|-----|
| Enquête nationale transports..... | 84 |
| Répartition entre modes..... | 88 |
| Transport ferroviaire..... | 99 |
| Transport par autocar..... | 102 |
| Transport fluvial..... | 104 |
| Transport aérien..... | 106 |

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 réalisée entre 2018 et 2019 est en cours d'analyse : ses résultats définitifs devraient être publiés fin 2021 ; pour l'instant seuls quelques résultats partiels sont disponibles. 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 |
| dont mécanisés (*) | 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%).

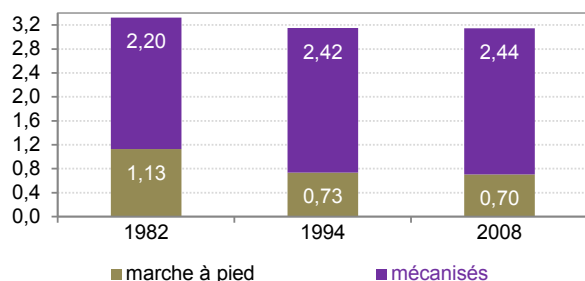
Les déplacements locaux quotidiens (France métropolitaine)

Les enquêtes nationales transports et déplacements

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

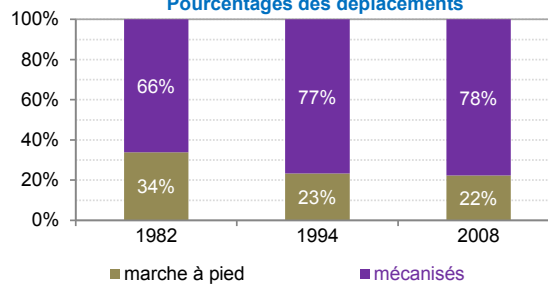
(les déplacements «mécanisés» sont par définition ceux qui ne sont pas effectués entièrement à pied)

Nombres de déplacements par jour et par personne



Source : ENT D

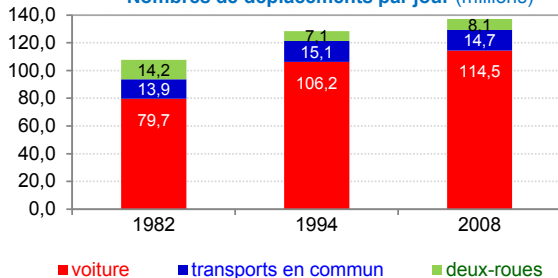
Pourcentages des déplacements



Source : ENT D

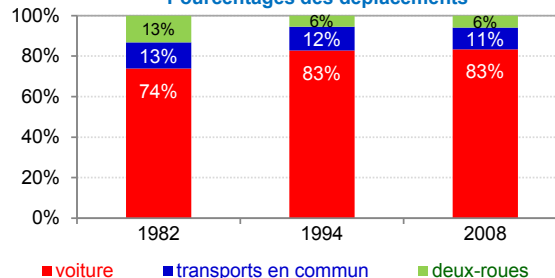
► Déplacements hors marche à pied, tous motifs : répartition par modes mécanisés

Nombres de déplacements par jour (millions)



Source : ENT D

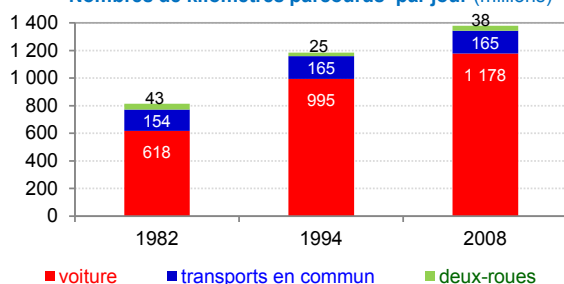
Pourcentages des déplacements



Source : ENT D

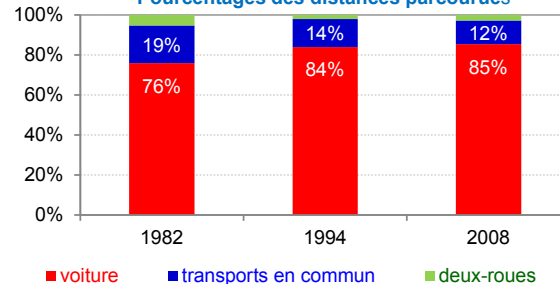
► Distances hors marche à pied, tous motifs : répartition par modes mécanisés

Nombres de kilomètres parcourus par jour (millions)



Source : ENT D

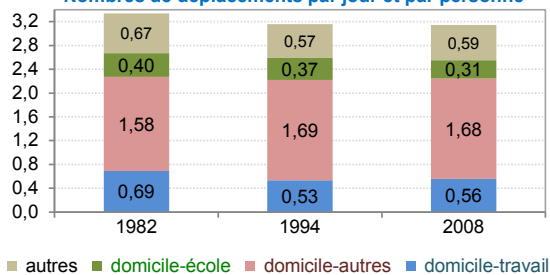
Pourcentages des distances parcourues



Source : ENT D

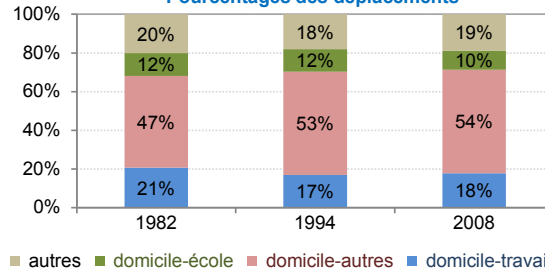
► Déplacements tous modes : répartition par motifs

Nombres de déplacements par jour et par personne



Source : ENT D

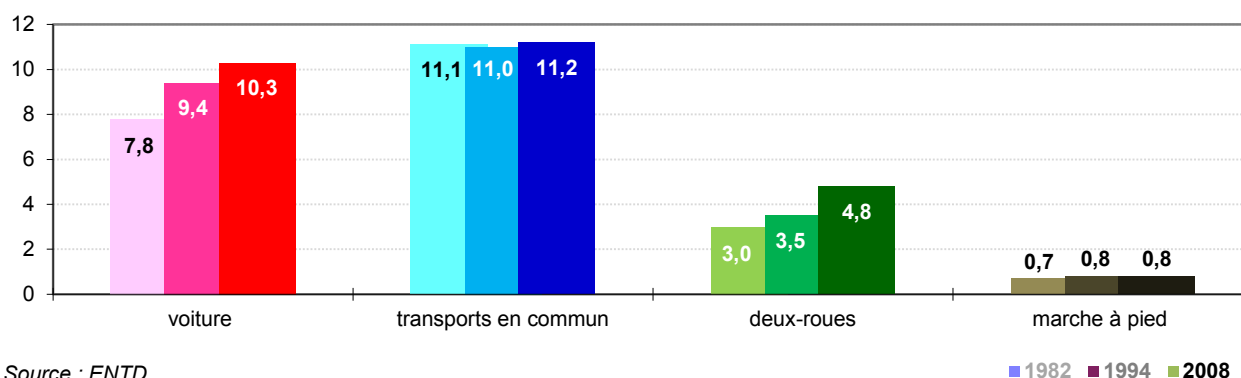
Pourcentages des déplacements



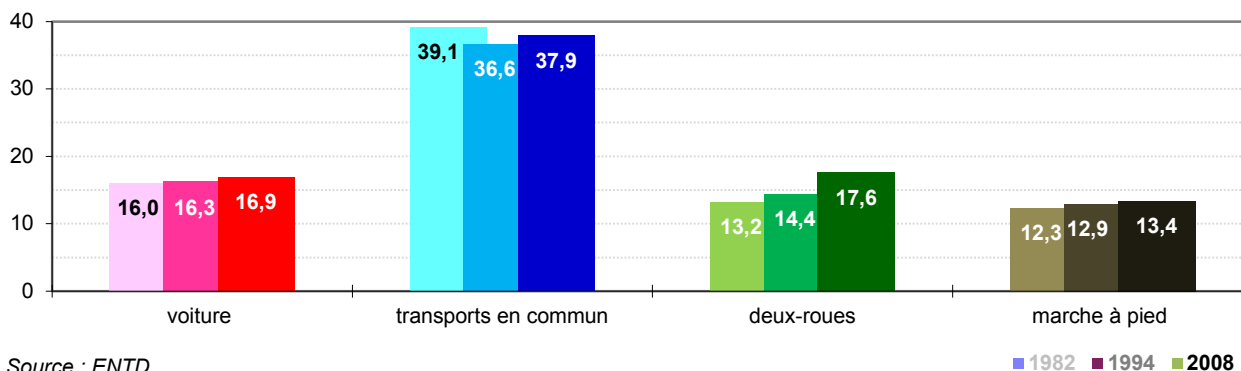
Source : ENT D

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

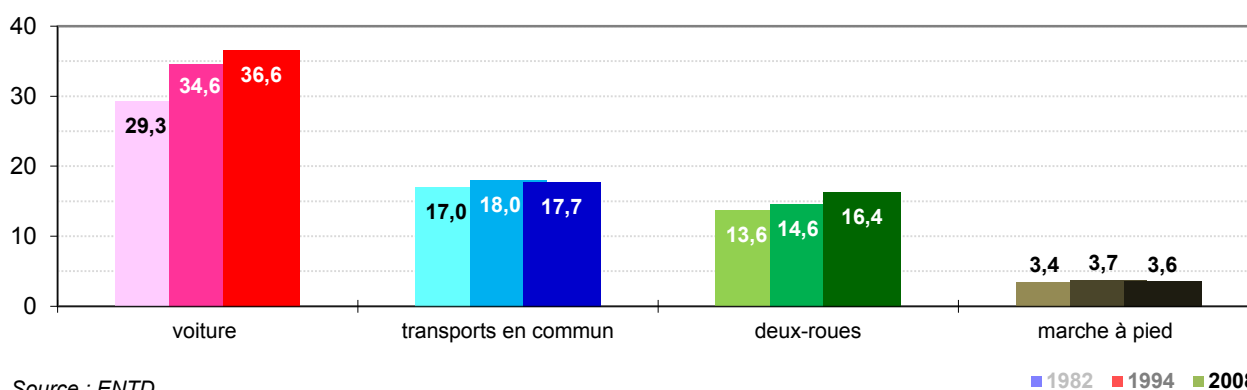
► Déplacements locaux quotidiens : Portées moyennes par déplacement en 1982, 1994, 2008 (en km)



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



► Déplacements locaux quotidiens : Vitesses 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.

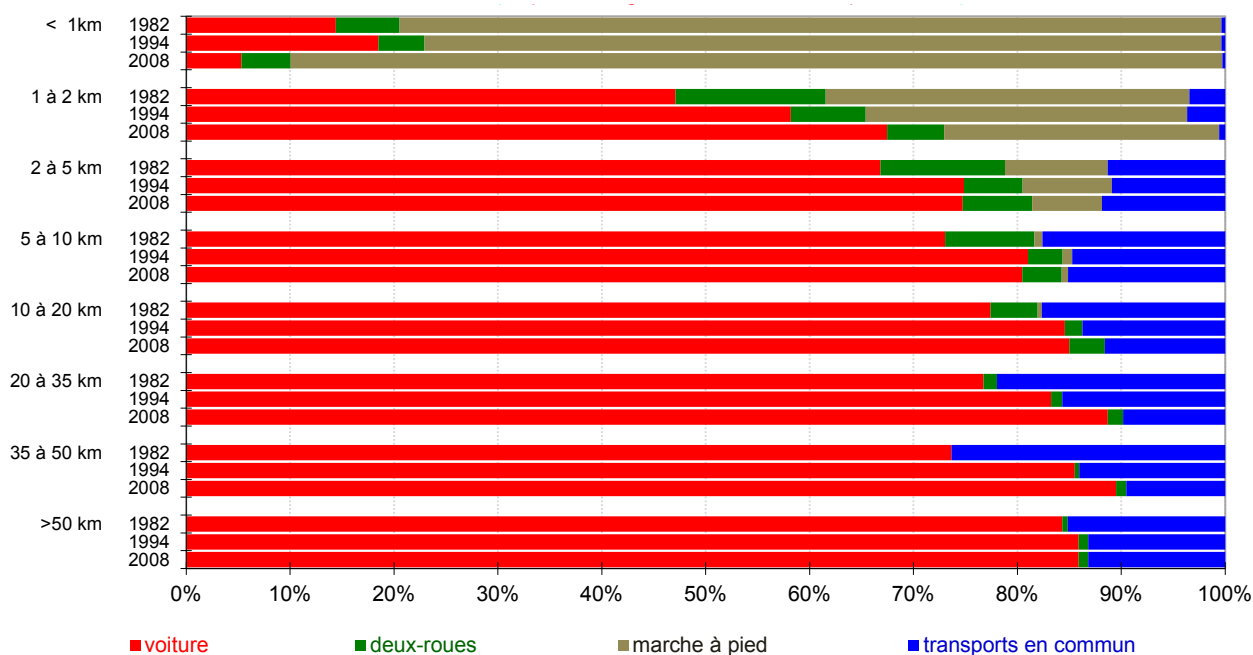
Pour lever toute ambiguïté, signalons :

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)

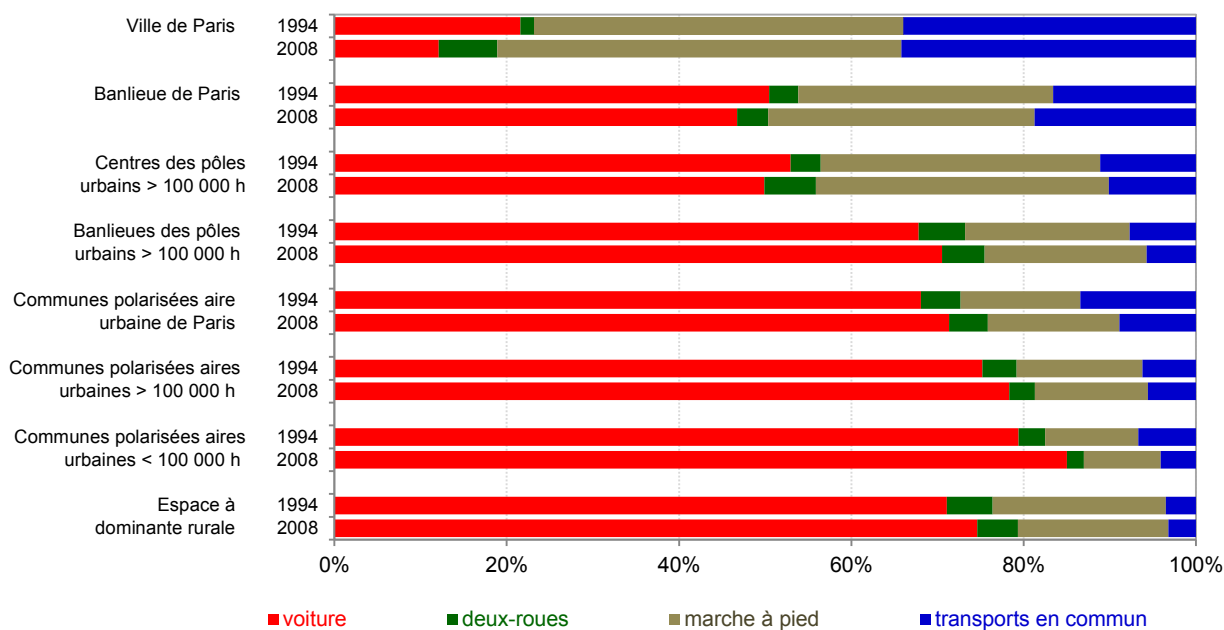


Source : ENT D

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)

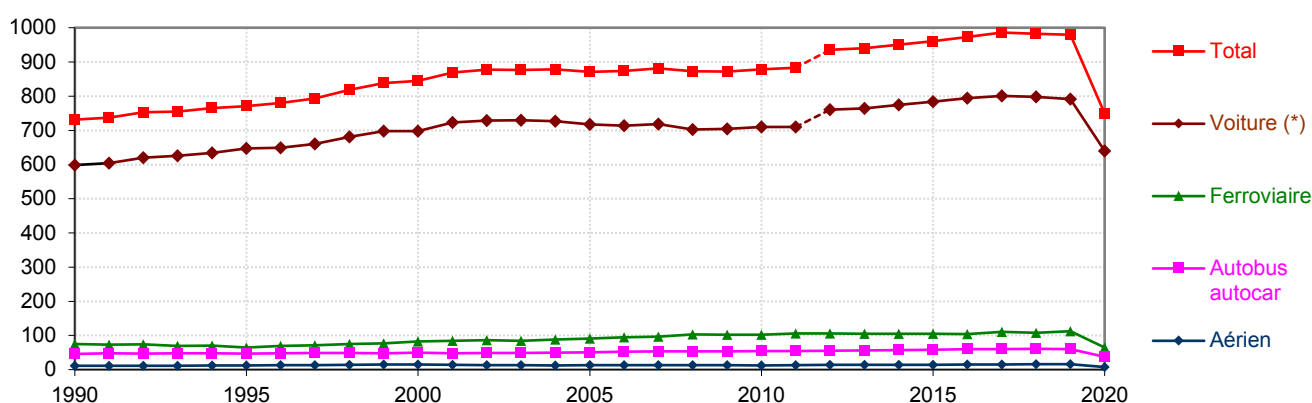
| | 2010 | 2011 | 2012 | 2013 | 2014 | 2015 | 2016 | 2017 | 2018 | 2019 | 2020 |
|---|------------|------------|------------|------------|------------|------------|------------|------------|------------|------------|------------|
| Voitures immatriculées France | 634 | 634 | 678 | 682 | 693 | 703 | 713 | 714 | 709 | 701 | 576 |
| Voitures immatriculées étranger | 62 | 62 | 72 | 71 | 71 | 70 | 70 | 75 | 78 | 79 | 54 |
| Voitures et 2 roues toutes immatriculations | 710 | 710 | 760 | 765 | 775 | 784 | 794 | 801 | 798 | 791 | 639 |
| Autobus autocar | 54 | 55 | 55 | 56 | 58 | 58 | 60 | 60 | 61 | 60 | 38 |
| Ferroviaire (*) | 102 | 106 | 106 | 105 | 105 | 105 | 104 | 111 | 108 | 112 | 65 |
| Aérien | 13 | 13 | 14 | 14 | 14 | 14 | 15 | 15 | 16 | 16 | 7 |
| Total | 879 | 884 | 936 | 940 | 951 | 961 | 973 | 987 | 983 | 980 | 749 |

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

nouvelle évaluation des séries voitures à partir de 2012

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)

| | 2010 | 2011 | 2012 | 2013 | 2014 | 2015 | 2016 | 2017 | 2018 | 2019 | 2020 |
|--|-------|-------|-------|-------|-------|-------|-------|-------|-------|-------|-------|
| Voitures et 2 roues toutes immatriculations | 80,7% | 80,3% | 81,3% | 81,3% | 81,5% | 81,5% | 81,6% | 81,1% | 81,2% | 80,7% | 85,3% |
| Autobus autocar | 6,2% | 6,2% | 5,9% | 6,0% | 6,0% | 6,1% | 6,1% | 6,1% | 6,2% | 6,1% | 5,1% |
| Ferroviaire | 11,6% | 11,9% | 11,3% | 11,2% | 11,0% | 10,9% | 10,7% | 11,2% | 11,0% | 11,5% | 8,7% |
| Aérien | 1,4% | 1,5% | 1,5% | 1,5% | 1,5% | 1,5% | 1,5% | 1,6% | 1,6% | 1,7% | 1,0% |
| | 100% | 100% | 100% | 100% | 100% | 100% | 100% | 100% | 100% | 100% | 100% |
| "Total route (voiture, autobus et autocar)" | 86,9% | 86,5% | 87,2% | 87,3% | 87,5% | 87,6% | 87,8% | 87,2% | 87,4% | 86,9% | 90,4% |
| "Total transports en commun (autobus, autocar, ferroviaire et aérien)" | 19,3% | 19,7% | 18,7% | 18,7% | 18,5% | 18,5% | 18,4% | 18,9% | 18,8% | 19,3% | 14,7% |

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, a été en 2020 de 1,56 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. Le SDES a également réévalué le parc auto en 2020, avec réévaluation jusqu'en 2012 : de ce fait, la circulation automobile a également été réévaluée sur cette même période.

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

Sur les 749 milliards de voyageurs-kilomètres parcourus dans l'année 2020, la voiture particulière et les 2 roues en ont assuré 639 soit plus de 85%, et les autobus et autocars 38, soit plus de 5%. La route a donc acheminé 90,4% des trajets parcourus sur le territoire national, le ferroviaire 8,7% et l'aérien 1%. Ces proportions ont évolué en faveur de la route en 2020, du fait de la moindre érosion du transport routier lors de la crise.

Voyageurs en Europe : modes terrestres

► Voyageurs en Union européenne à 15

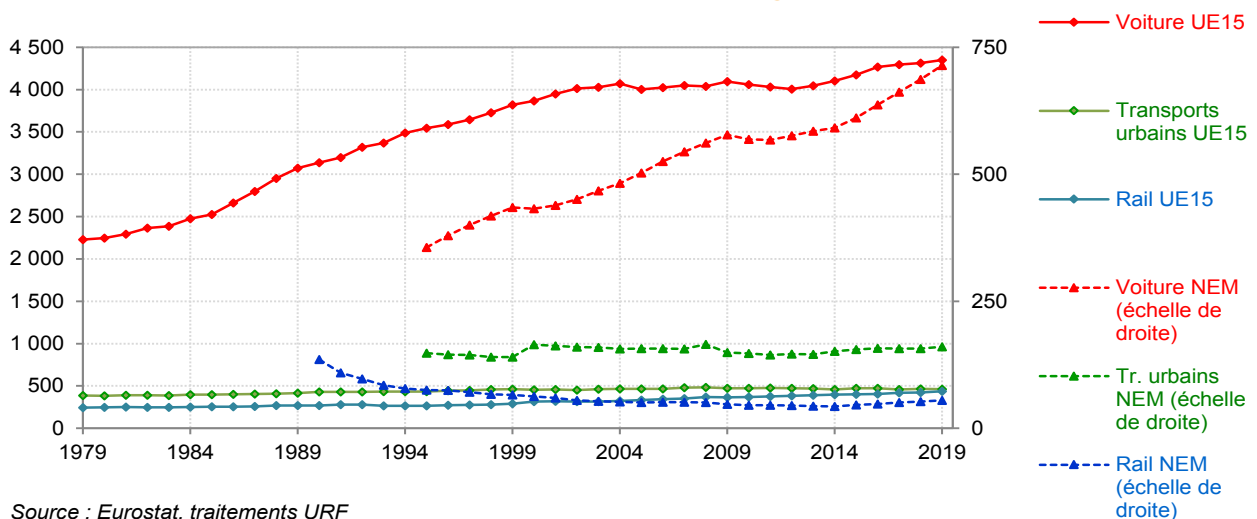
| | 2009 | 2010 | 2011 | 2012 | 2013 | 2014 | 2015 | 2016 | 2017 | 2018 | 2019 |
|--|--------------|--------------|--------------|--------------|--------------|--------------|--------------|--------------|--------------|--------------|--------------|
| (Milliards de voyageurs-kilomètres) | | | | | | | | | | | |
| Voiture | 4 093 | 4 058 | 4 030 | 4 004 | 4 044 | 4 104 | 4 175 | 4 267 | 4 296 | 4 312 | 4 349 |
| Rail | 365 | 368 | 377 | 383 | 390 | 398 | 402 | 407 | 419 | 424 | 438 |
| Transport urbain | 474 | 472 | 477 | 473 | 471 | 460 | 473 | 473 | 460 | 465 | 461 |
| Total | 4 931 | 4 892 | 4 875 | 4 773 | 4 820 | 4 876 | 4 970 | 5 072 | 5 110 | 5 137 | 5 248 |
| (Répartition en pourcentage du total) | | | | | | | | | | | |
| Voiture | 83% | 83% | 82% | 82% | 82% | 82% | 82% | 83% | 83% | 83% | 83% |
| Rail | 7% | 8% | 8% | 8% | 8% | 8% | 8% | 8% | 8% | 8% | 8% |
| Transport urbain | 10% | 10% | 10% | 10% | 10% | 10% | 10% | 9% | 9% | 9% | 9% |
| Total | 100% | 100% | 100% | 100% | 100% | 100% | 100% | 100% | 100% | 100% | 100% |

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

| | 2009 | 2010 | 2011 | 2012 | 2013 | 2014 | 2015 | 2016 | 2017 | 2018 | 2019 |
|--|-------------|-------------|-------------|-------------|-------------|-------------|-------------|-------------|-------------|-------------|-------------|
| (Milliards de voyageurs-kilomètres) | | | | | | | | | | | |
| Voiture | 578 | 569 | 567 | 576 | 585 | 591 | 611 | 637 | 662 | 687 | 714 |
| Rail | 48 | 46 | 46 | 45 | 44 | 43 | 46 | 48 | 51 | 53 | 55 |
| Transport urbain | 149 | 147 | 144 | 146 | 146 | 152 | 155 | 158 | 157 | 157 | 160 |
| Total | 775 | 761 | 757 | 767 | 774 | 787 | 807 | 829 | 850 | 872 | 929 |
| (Répartition en pourcentage du total) | | | | | | | | | | | |
| Voiture | 75% | 75% | 75% | 75% | 76% | 75% | 76% | 76% | 76% | 76% | 77% |
| Rail | 6% | 6% | 6% | 6% | 6% | 6% | 6% | 6% | 6% | 6% | 6% |
| Transport urbain | 19% | 19% | 19% | 19% | 19% | 19% | 19% | 19% | 18% | 18% | 17% |
| 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)

| | 2010 | 2011 | 2012 | 2013 | 2014 | 2015 | 2016 | 2017 | 2018 | 2019 | 2020 |
|--|-------------|-------------|-------------|-------------|-------------|-------------|-------------|-------------|-------------|-------------|-------------|
| Véhicules utilitaires légers immatriculés en France | 76,9 | 78,6 | 77,9 | 78,5 | 79,7 | 80,3 | 81,6 | 82,8 | 83,9 | 83,1 | 73,1 |
| Véhicules industriels immatriculés en France | 25,4 | 26,1 | 25,6 | 24,9 | 24,6 | 24,7 | 25,2 | 25,6 | 26,1 | 25,8 | 24,5 |
| Véhicules industriels étrangers | 9,2 | 9,2 | 8,8 | 8,9 | 9,4 | 10,0 | 10,2 | 11,2 | 11,1 | 11,1 | 10,3 |
| Véhicules industriels (poids lourds) (total) | 34,6 | 35,3 | 34,4 | 33,8 | 34,0 | 34,7 | 35,4 | 36,7 | 37,2 | 36,9 | 34,7 |
| Wagons de marchandises (*) | 1,6 | 1,7 | 1,6 | 1,6 | 1,6 | 1,7 | 1,7 | 1,7 | 1,8 | 1,8 | 1,7 |
| dont wagons de transport combiné (**) | 0,5 | 0,5 | 0,5 | 0,6 | 0,6 | 0,7 | 0,7 | 0,6 | 0,6 | 0,7 | 0,9 |

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

(**) estimations URF

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 2020, sur les réseaux de la France métropolitaine :

- Les véhicules utilitaires légers ont parcouru environ 73 milliards de kilomètres.
- Les poids lourds ont parcouru près de 35 milliards de kilomètres.
- pour les poids lourds français (25,9 milliards de véhicules x km),

le pourcentage de circulation à vide baisse en 2019 : il est de l'ordre de 17,5% 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 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 1,7 milliards de kilomètres en 2020 ; le taux de circulation à vide serait inférieur à 30%. Le transport combiné (voir page 94), en hausse relative, représente près de 36% du total.

► Distances moyennes de transport selon les modes (kilomètres)

| | 2010 | 2011 | 2012 | 2013 | 2014 | 2015 | 2016 | 2017 | 2018 | 2019 | 2020 |
|-------------------------------|------|------|------|------|------|------|------|------|------|------|------|
| Routier pour compte d'autrui | 117 | 115 | 115 | 115 | 117 | 117 | 120 | 127 | 120 | nd | nd |
| Routier pour compte propre | 38 | 39 | 36 | 38 | 39 | 40 | 46 | 50 | 54 | nd | nd |
| Ferroviaire conventionnel (*) | 308 | 344 | 334 | 303 | 312 | 317 | 336 | 342 | 355 | 336 | 329 |
| Ferroviaire transport combiné | 655 | 532 | 567 | 596 | 589 | 480 | 438 | 429 | 445 | 447 | 495 |
| Fluvial | 133 | 134 | 134 | 136 | 137 | 139 | 130 | 128 | 126 | 131 | 129 |
| Oléoducs | 289 | 268 | 264 | 210 | 209 | 205 | 201 | 204 | 203 | 225 | 235 |

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 2018, 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)

| | 2010 | 2011 | 2012 | 2013 | 2014 | 2015 | 2016 | 2017 | 2018 | 2019 | 2020 |
|--|------------|------------|------------|------------|------------|------------|------------|------------|------------|------------|------------|
| Routier pour compte propre | 30 | 32 | 29 | 32 | 22 | 21 | 22 | 22 | 22 | 21 | 21 |
| Routier pour compte d'autrui | 145 | 146 | 136 | 134 | 137 | 130 | 131 | 143 | 144 | 148 | 144 |
| Routier pavillon étranger | 105 | 101 | 100 | 104 | 106 | 110 | 117 | 123 | 122 | 129 | 122 |
| Routier total (plus de 3,5 t de PTAC) (*) | 279 | 279 | 266 | 269 | 265 | 261 | 270 | 288 | 289 | 298 | 287 |
| Routier VUL (3,5 t maximum de PTAC) | 22 | 22 | 22 | 23 | nd | nd | nd | nd | nd | nd | nd |
| Ferroviaire conventionnel | 23 | 27 | 24 | 24 | 23 | 25 | 25 | 26 | 25 | 24 | 20 |
| Ferroviaire transport combiné | 7 | 7 | 8 | 8 | 9 | 11 | 10 | 9 | 9 | 10 | 11 |
| Ferroviaire total (**) | 30 | 34 | 33 | 32 | 33 | 36 | 35 | 36 | 34 | 34 | 31 |
| Fluvial | 8,1 | 7,9 | 7,8 | 7,9 | 7,8 | 7,5 | 6,8 | 6,7 | 6,7 | 7,4 | 6,5 |
| Oléoducs | 18 | 18 | 15 | 12 | 12 | 12 | 12 | 12 | 12 | 12 | 9 |
| Transport total y c. VUL | 357 | 362 | 344 | 344 | 317 | 316 | 323 | 342 | 341 | 351 | 333 |

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

rétropolation des données routières à partir de 2014

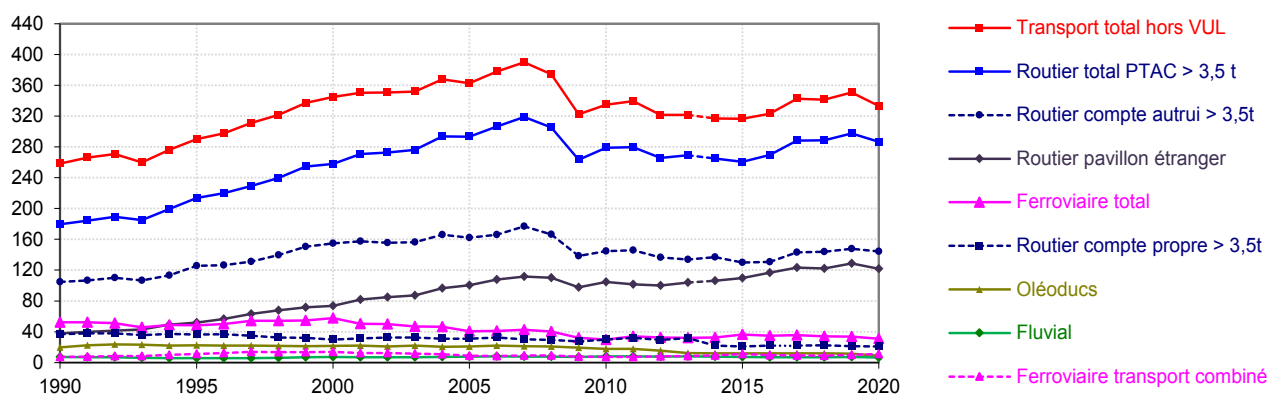
► Pourcentages du total des tonnes-kilomètres (hors oléoducs)

| | | | | | | | | | | | |
|-------------------|------|------|------|------|------|------|------|------|------|------|------|
| Routier total | 89% | 88% | 88% | 88% | 87% | 86% | 87% | 87% | 88% | 88% | 88% |
| Ferroviaire total | 9% | 10% | 10% | 10% | 11% | 12% | 11% | 11% | 10% | 10% | 10% |
| Fluvial | 2% | 2% | 2% | 2% | 3% | 2% | 2% | 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

Rétropolation des données routière à partir de 2014 (nouveau bilan de la circulation)

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 (hors VUL) exprimée dans cette unité de mesure **est de 88%**, quasi stable depuis 2004.

Répartition entre modes

Marchandises en Europe : modes terrestres

► Marchandises en Union européenne à 15

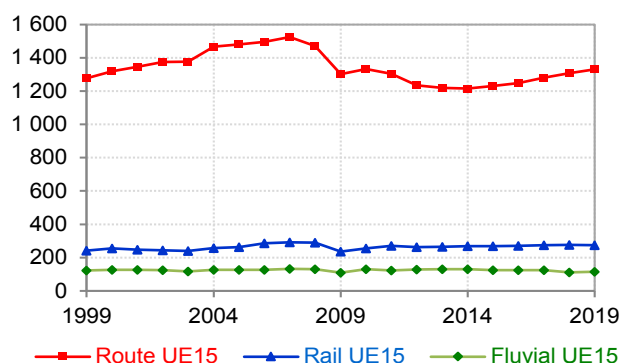
| En milliards de tonnes-kilomètres | | | | | | | | | | | |
|-------------------------------------|--------------|--------------|--------------|--------------|--------------|--------------|--------------|--------------|--------------|--------------|--------------|
| | 2009 | 2010 | 2011 | 2012 | 2013 | 2014 | 2015 | 2016 | 2017 | 2018 | 2019 |
| Route | 1 302 | 1 333 | 1 304 | 1 234 | 1 219 | 1 216 | 1 230 | 1 247 | 1 281 | 1 307 | 1 329 |
| Rail | 237 | 256 | 270 | 264 | 264 | 268 | 269 | 271 | 275 | 277 | 275 |
| Fluvial | 110 | 130 | 123 | 128 | 131 | 130 | 125 | 125 | 126 | 112 | 116 |
| Total | 1 649 | 1 719 | 1 697 | 1 626 | 1 614 | 1 614 | 1 625 | 1 643 | 1 682 | 1 695 | 1 720 |
| Répartition en pourcentage du total | | | | | | | | | | | |
| Route | 79% | 78% | 77% | 76% | 76% | 75% | 76% | 76% | 76% | 77% | 77% |
| Rail | 14% | 15% | 16% | 16% | 16% | 17% | 17% | 16% | 17% | 17% | 16% |
| Fluvial | 7% | 8% | 7% | 8% | 8% | 8% | 8% | 8% | 7% | 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 | | | | | | | | | | | |
|-------------------------------------|-------------|-------------|-------------|-------------|-------------|-------------|-------------|-------------|-------------|-------------|-------------|
| | 2009 | 2010 | 2011 | 2012 | 2013 | 2014 | 2015 | 2016 | 2017 | 2018 | 2019 |
| Route | 397 | 431 | 440 | 458 | 500 | 511 | 537 | 583 | 638 | 617 | 651 |
| Rail | 127 | 138 | 152 | 143 | 143 | 143 | 144 | 141 | 151 | 157 | 148 |
| Fluvial | 21 | 25 | 19 | 22 | 21 | 20 | 22 | 22 | 22 | 20 | 24 |
| Total | 545 | 594 | 611 | 623 | 665 | 674 | 704 | 747 | 811 | 794 | 823 |
| Répartition en pourcentage du total | | | | | | | | | | | |
| Route | 73% | 73% | 72% | 74% | 75% | 76% | 76% | 78% | 79% | 78% | 79% |
| Rail | 23% | 23% | 25% | 23% | 21% | 21% | 20% | 19% | 19% | 20% | 18% |
| Fluvial | 4% | 4% | 3% | 3% | 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)

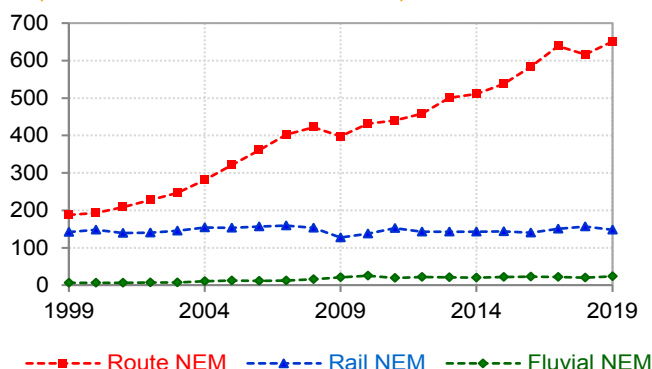


Source : Eurostat, traitements URF

Comme on l'a précisé page 91, 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 une reprise des transports de marchandises

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



Source : Eurostat, traitements URF

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 78% de part de marché en 2019.

Dans les nouveaux États membres, la forte augmentation des transports par route observée depuis vingt ans a été stoppée en 2018, du fait principalement de la baisse des transports en Pologne. En 2019, les transports par route des nouveaux États membres, et particulièrement ceux de la Pologne, croissent à nouveau.

Marchandises en Europe : transports routiers

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

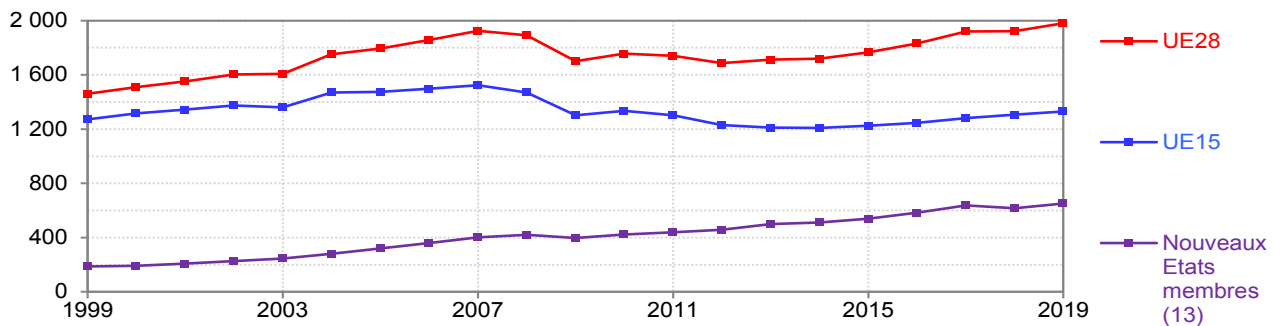
- dans l'UE 15, on observe la même tendance que celle que l'on vient de signaler ;
- dans les nouveaux États membres, la croissance a repris, particulièrement en Pologne.

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

| | | 2009 | 2010 | 2011 | 2012 | 2013 | 2014 | 2015 | 2016 | 2017 | 2018 | 2019 |
|-------|-----------------------------|-------|-------|-------|-------|-------|-------|-------|-------|-------|-------|-------|
| UE 15 | Union européenne (15 Etats) | 1 302 | 1 334 | 1 301 | 1 229 | 1 211 | 1 209 | 1 226 | 1 247 | 1 281 | 1 307 | 1 329 |
| NEM13 | Nouveaux Etats membres (13) | 397 | 422 | 440 | 458 | 501 | 511 | 539 | 584 | 638 | 617 | 651 |
| UE 28 | Union européenne (28 Etats) | 1 700 | 1 756 | 1 741 | 1 687 | 1 711 | 1 720 | 1 765 | 1 830 | 1 920 | 1 923 | 1 980 |

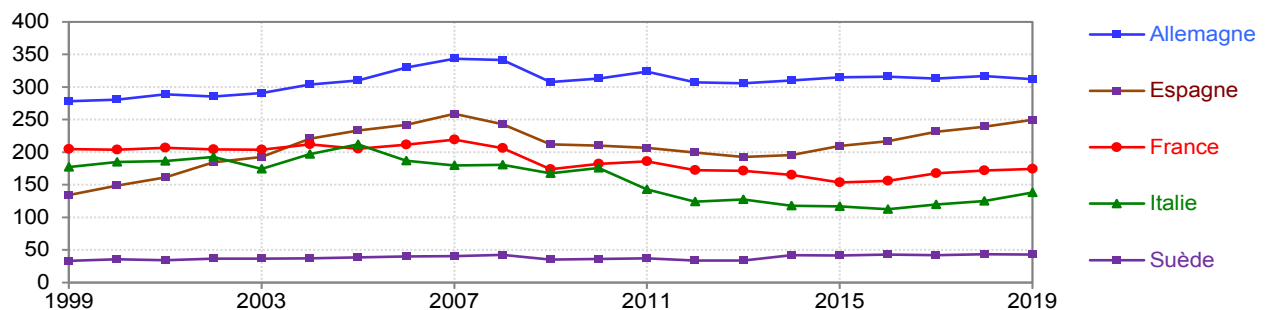
Source : Eurostat, traitements URF

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



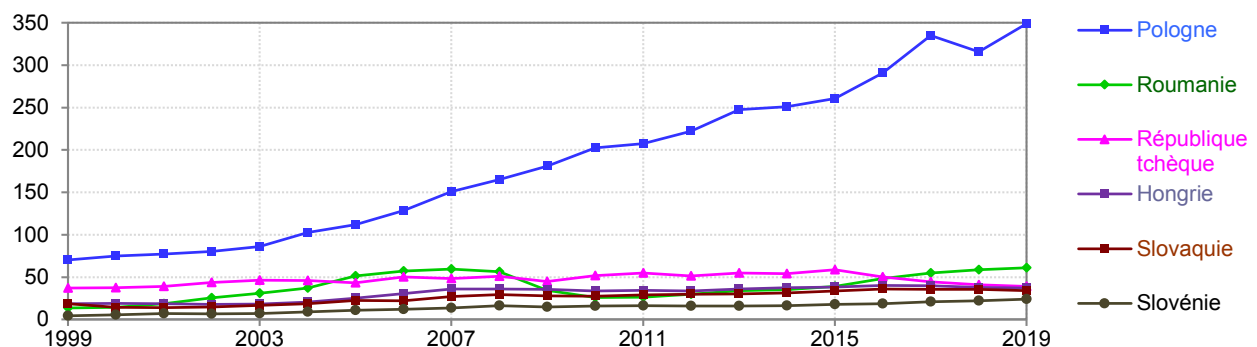
Source : Eurostat, traitement URF

► 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

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

| | 2010 | 2011 | 2012 | 2013 | 2014 | 2015 | 2016 | 2017 | 2018 | 2019 | 2020 |
|--|-------------|-------------|-------------|-------------|-------------|-------------|-------------|-------------|-------------|-------------|-------------|
| En milliards de tonnes-kilomètres | | | | | | | | | | | |
| National | 4,6 | 3,0 | 4,0 | 4,2 | 5,0 | 4,2 | 3,3 | 1,6 | 3,8 | 5,1 | 3,7 |
| Commerce extérieur | 1,6 | 2,4 | 2,0 | 1,9 | 1,5 | 3,5 | 3,1 | 3,3 | 2,7 | 2,3 | 4,8 |
| Transit | 1,0 | 1,9 | 2,0 | 2,3 | 2,6 | 3,4 | 3,4 | 4,3 | 2,5 | 2,7 | 2,7 |
| Total | 7,2 | 7,3 | 8,1 | 8,4 | 9,1 | 11,1 | 9,7 | 9,2 | 9,0 | 10,1 | 11,2 |
| En millions de tonnes | 11,0 | 13,8 | 14,2 | 14,1 | 15,5 | 23,1 | 22,1 | 21,4 | 20,2 | 22,5 | 22,7 |
| En millions d'envois (*) | 0,5 | 0,6 | 0,6 | 0,6 | 0,7 | 1,0 | 1,0 | 1,0 | 0,9 | 1,0 | 1,0 |
| En milliards d'envois x km | 0,3 | 0,3 | 0,4 | 0,4 | 0,4 | 0,5 | 0,4 | 0,4 | 0,4 | 0,5 | 0,5 |
| Distance de transport (km) (**) | 655 | 532 | 567 | 596 | 589 | 480 | 438 | 429 | 445 | 447 | 495 |

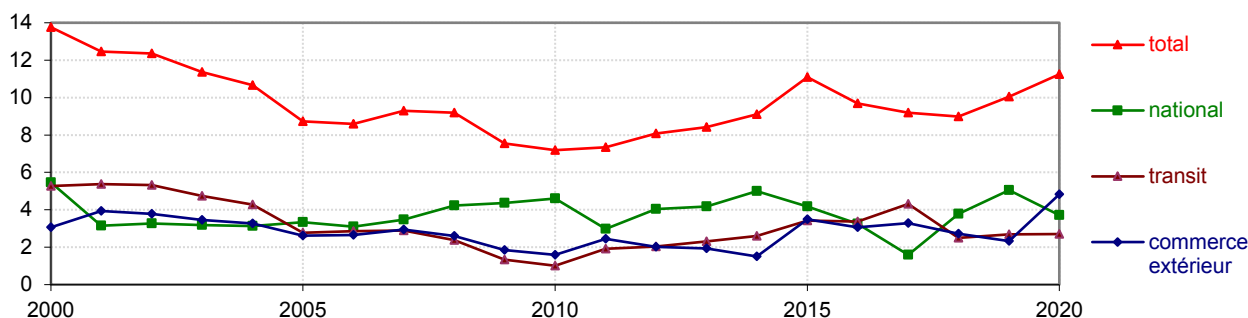
(*) un envoi moyen = 22 tonnes

(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 des ordres de grandeur. On retiendra le chiffre d'environ 1 million d'envois en 2020.

Le transport combiné représente environ 36% du fret ferroviaire en tonnes-kilomètres, le transport conventionnel représentant la part la plus importante du transport ferroviaire de marchandises. Après la baisse du transport combiné national en France observée de 2014 à 2017, on assistait depuis à une reprise de ce type de transport ; la crise de 2020 a stoppé cette croissance.



Marchandises : transport combiné rail-route en Europe

En 2020, l'UIRR regroupe 44 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 2020, le nombre d'envois a légèrement progressé (1%) et le nombre de tonnes-kilomètres a progressé de près de 7%. C'est le transport combiné de marchandises conteneurisées ou en caisse mobiles, qui représente l'essentiel du transport combiné.

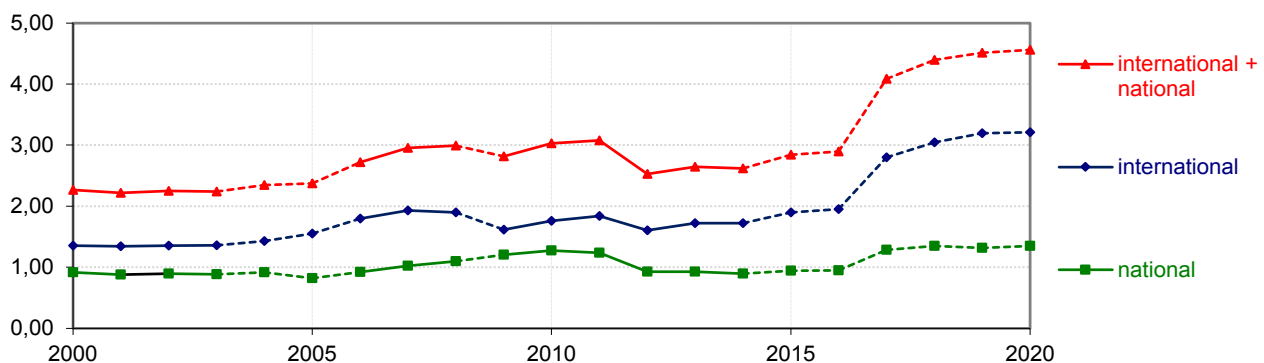
► Europe : transports effectués par les membres de l'UIRR (Union internationale des transports combinés rail-route)

| | 2010 | 2011 | 2012 | 2013 | 2014 | 2015 (*) | 2016 (*) | 2017 (*) | 2018 (*) | 2019 (*) | 2020 (*) |
|---------------------------------------|------|------|------|------|------|-------------|-------------|-------------|-------------|-------------|--------------|
| International | | | | | | | | | | | |
| millions d'envois | 1,76 | 1,84 | 1,60 | 1,72 | 1,72 | 1,90 | 1,95 | 2,80 | 3,04 | 3,20 | 3,21 |
| dont route roulante millions d'envois | 0,26 | 0,28 | 0,12 | 0,13 | 0,14 | 0,14 | 0,13 | 0,16 | 0,15 | 0,14 | 0,10 |
| km | 810 | 862 | 843 | 840 | 932 | 1 036 | 1 067 | 1 062 | 1 013 | 1 048 | 1 091 |
| milliards d'envois-km | 1,43 | 1,59 | 1,35 | 1,45 | 1,60 | 1,97 | 2,08 | 2,98 | 3,08 | 3,35 | 3,50 |
| National | | | | | | | | | | | |
| millions d'envois | 1,27 | 1,24 | 0,93 | 0,92 | 0,90 | 0,94 | 0,95 | 1,28 | 1,35 | 1,31 | 1,35 |
| dont route roulante millions d'envois | 0,20 | 0,15 | 0,01 | 0,01 | 0,01 | 0,01 | 0,01 | 0,15 | 0,14 | 0,12 | 0,12 |
| km | 350 | 299 | 425 | 473 | 485 | 505 | 491 | 413 | 414 | 434 | 496 |
| milliards d'envois-km | 0,44 | 0,37 | 0,39 | 0,44 | 0,44 | 0,47 | 0,46 | 0,53 | 0,56 | 0,57 | 0,67 |
| International + national | | | | | | | | | | | |
| millions d'envois | 3,03 | 3,08 | 2,53 | 2,65 | 2,62 | 2,84 | 2,90 | 4,09 | 4,39 | 4,51 | 4,56 |
| dont route roulante millions d'envois | 0,45 | 0,43 | 0,13 | 0,14 | 0,15 | 0,15 | 0,13 | 0,32 | 0,29 | 0,26 | 0,22 |
| km | 617 | 636 | 702 | 722 | 780 | 882 | 904 | 871 | 841 | 882 | 921 |
| milliards d'envois-km | 1,87 | 1,96 | 1,75 | 1,88 | 2,04 | 2,44 | 2,54 | 3,51 | 3,64 | 3,92 | 4,17 |

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

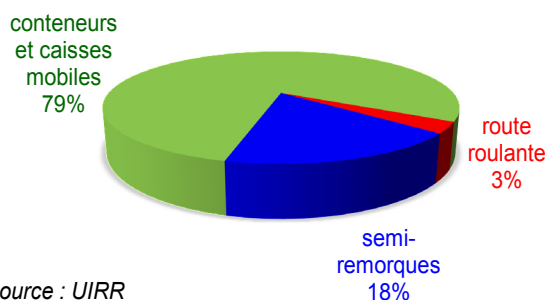
Source : UIRR

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



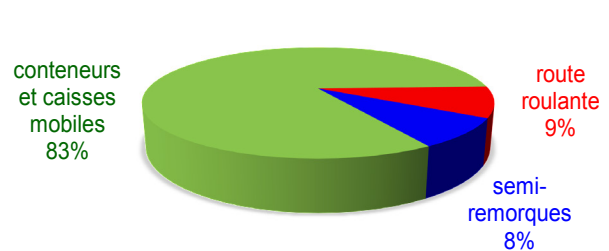
Source : UIRR

► Europe : transport combiné rail-route international, systèmes d'acheminement en 2020 (pourcentages des envois)



Source : UIRR

► Europe : transport combiné rail-route national, systèmes d'acheminement en 2020 (pourcentages des envois)



Source : UIRR

En 2020, 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 moins de 5% des envois, les conteneurs et caisses mobiles, 80% et les semi-remorques, 15%.

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)

| | 2010 | 2011 | 2012 | 2013 | 2014 | 2015 | 2016 | 2017 | 2018 | 2019 | 2020 |
|---------------------------------|-------------|-------------|-------------|-------------|-------------|-------------|-------------|-------------|-------------|-------------|-------------|
| Tunnels Fréjus + Mont Blanc (*) | 1,30 | 1,34 | 1,26 | 1,21 | 1,22 | 1,25 | 1,28 | 1,36 | 1,41 | 1,40 | 1,28 |
| Tunnels suisses (**) | 1,26 | 1,26 | 1,21 | 1,05 | 1,03 | 1,01 | 0,98 | 0,95 | 0,94 | 0,90 | 0,86 |
| Cols autrichiens (***) | 1,95 | 1,98 | 2,06 | 2,03 | 1,95 | 2,16 | 2,31 | 2,45 | 2,60 | 2,57 | 2,41 |
| Total | 4,51 | 4,58 | 4,53 | 4,29 | 4,20 | 4,42 | 4,57 | 4,77 | 4,95 | 4,87 | 4,55 |

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

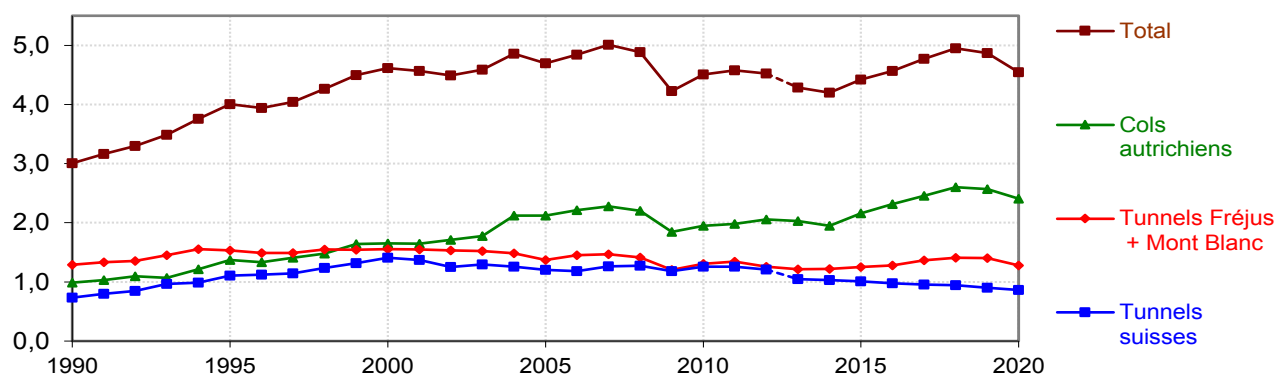
(*) Fréjus seul entre mars 1999 et avril 2002 ; Mont Blanc seul entre juin et août 2005 ; en 2020 : Fréjus (56%), Mont Blanc (44%)

(**) En 2020 : St-Gothard (73%), San-Bernardino (14%), Gd-St-Bernard (3%), col du Simplon (10%)

(***) En 2020 : 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 en 2020 un trafic total en baisse de 7% par rapport à celui de 2019 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 étaient en hausse et étaient revenus au niveau de 2008 (voir aussi page 17) ; avec la crise sanitaire, ils ont perdu 9% en 2020. Les trafics cumulés des franchissements italo-suisse sont en baisse depuis 2010, avec un impact moindre dû à la crise.

Les trafics cumulés des franchissements italo-autrichiens étaient par contre en forte hausse depuis 2014 ; avec la crise, ils ont subi une baisse de 6% en 2020.

Marchandises : Trafic transalpin

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

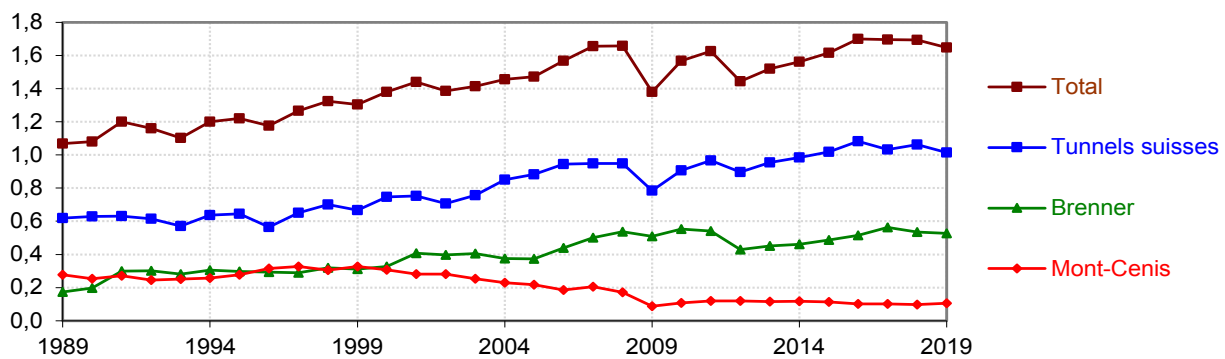
| | 2009 | 2010 | 2011 | 2012 | 2013 | 2014 | 2015 | 2016 | 2017 | 2018 | 2019 |
|----------------------|-------------|-------------|-------------|-------------|-------------|-------------|-------------|-------------|-------------|-------------|-------------|
| Tunnel du Mont-Cenis | 0,09 | 0,11 | 0,12 | 0,12 | 0,12 | 0,12 | 0,11 | 0,10 | 0,10 | 0,10 | 0,11 |
| Tunnels suisses (**) | 0,79 | 0,91 | 0,97 | 0,90 | 0,95 | 0,98 | 1,02 | 1,08 | 1,03 | 1,06 | 1,02 |
| Col du Brenner | 0,51 | 0,55 | 0,54 | 0,43 | 0,45 | 0,46 | 0,49 | 0,52 | 0,56 | 0,54 | 0,53 |
| Total | 1,38 | 1,57 | 1,63 | 1,44 | 1,52 | 1,56 | 1,62 | 1,70 | 1,70 | 1,69 | 1,65 |

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

(**) en 2019 St-Gothard (57%), Simplon (43%)

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 94 et 95) occupe approximativement les parts suivantes :

- Tunnel du Mont-Cenis : combiné non accompagné : 58 % ; combiné accompagné : 0,7%.
- Tunnels suisses : combiné non accompagné : 70 % ; combiné accompagné (dit «route roulante») : 6 %
- Col du Brenner : combiné non accompagné 57 % ; combiné accompagné : 20 %.

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 2009, 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)

| | 2010 | 2011 | 2012 | 2013 | 2014 | 2015 | 2016 | 2017 | 2018 | 2019 | 2020 |
|-----------------------------------|--------------|--------------|--------------|--------------|--------------|--------------|--------------|--------------|--------------|--------------|--------------|
| Camions sur navettes marchandises | 1 089 | 1 263 | 1 465 | 1 363 | 1 440 | 1 484 | 1 642 | 1 637 | 1 693 | 1 595 | 1 452 |
| Camions sur ferries | 2 400 | 2 375 | 2 214 | 2 481 | 2 572 | 2 701 | 3 021 | 3 077 | 2 913 | 2 644 | 2 474 |
| Total camions | 3 489 | 3 638 | 3 679 | 3 844 | 4 012 | 4 185 | 4 662 | 4 714 | 4 606 | 4 239 | 3 926 |
| Tonnage total | 34 | 35 | 36 | 37 | 39 | 41 | 45 | 46 | 45 | 41 | 38 |

Sources : SDES, Eurotunnel

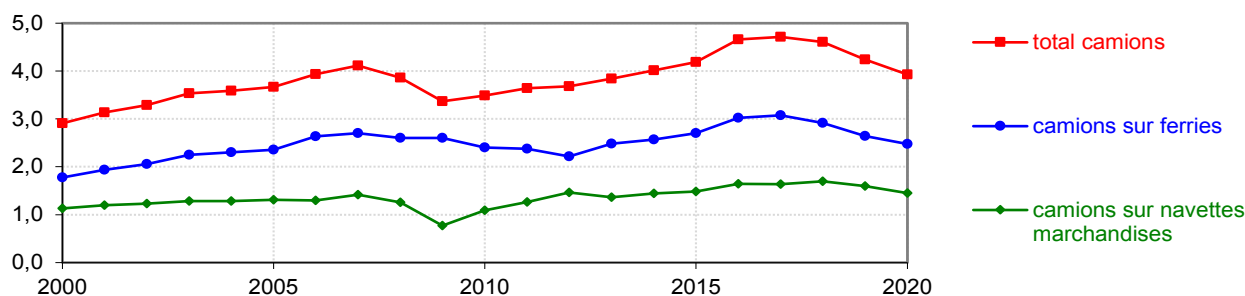
► Trafics voyageurs

| En millions de voyageurs | 2010 | 2011 | 2012 | 2013 | 2014 | 2015 | 2016 | 2017 | 2018 | 2019 | 2020 |
|---|-------------|-------------|-------------|-------------|-------------|-------------|-------------|-------------|-------------|-------------|-------------|
| Voyageurs ligne Eurostar | 9,5 | 9,7 | 9,9 | 10,1 | 10,4 | 10,4 | 10,0 | 10,3 | 11,0 | 11,0 | 2,5 |
| Voyageurs navettes | 7,6 | 7,9 | 8,4 | 8,8 | 8,9 | 8,7 | 8,6 | 8,4 | 8,6 | 8,4 | 3,8 |
| Voyageurs navettes fret | 1,2 | 1,4 | 1,7 | 1,6 | 1,6 | 1,7 | 2,0 | 2,0 | 2,0 | 1,8 | 1,7 |
| Total voyageurs Eurotunnel | 18,3 | 19,0 | 20,0 | 20,4 | 21,0 | 20,8 | 20,6 | 20,7 | 21,5 | 21,2 | 7,9 |
| Voyageurs aériens Paris-Londres | 1,6 | 1,8 | 1,8 | 1,8 | 2,1 | 2,2 | 2,3 | 2,3 | 2,2 | 2,3 | 0,6 |
| Voyageurs aériens province-Londres | 4,4 | 4,9 | 5,0 | 5,1 | 5,5 | 5,8 | 5,9 | 6,5 | 6,7 | 6,6 | 1,4 |
| Voyageurs ferries (9 ports) (*) | 17,1 | 16,3 | 15,2 | 16,5 | 17,4 | 17,1 | 16,2 | 15,4 | 15,6 | 14,3 | 5,0 |
| Total voyageurs transmanche | 41,4 | 41,9 | 41,9 | 44,0 | 45,9 | 46,0 | 45,1 | 44,9 | 46,0 | 44,4 | 15,0 |
| Pourcentage Eurotunnel | 44% | 45% | 48% | 47% | 46% | 45% | 46% | 46% | 47% | 48% | 53% |
| En millions ou milliers de véhicules | | | | | | | | | | | |
| Total voitures sur navettes (millions) | 2,1 | 2,3 | 2,4 | 2,5 | 2,6 | 2,6 | 2,6 | 2,6 | 2,7 | 2,6 | 1,4 |
| Total autocars sur navettes (milliers) | 57 | 56 | 59 | 65 | 63 | 58 | 54 | 51 | 51 | 50 | 14 |

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

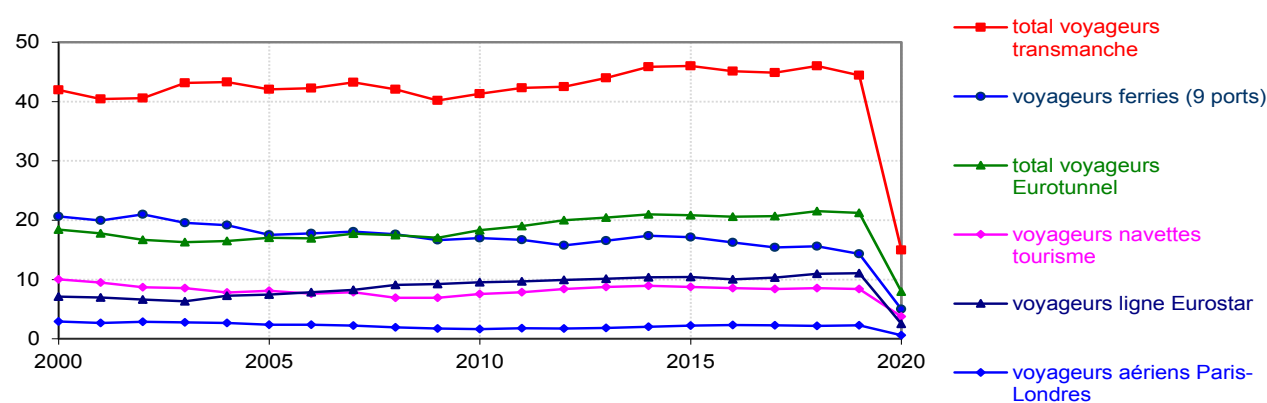
Sources : SDES, SNCF, ADP, DGAC, DGITM, Eurotunnel (certaines données des ferries n'ont pas été rendues publiques)

► 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

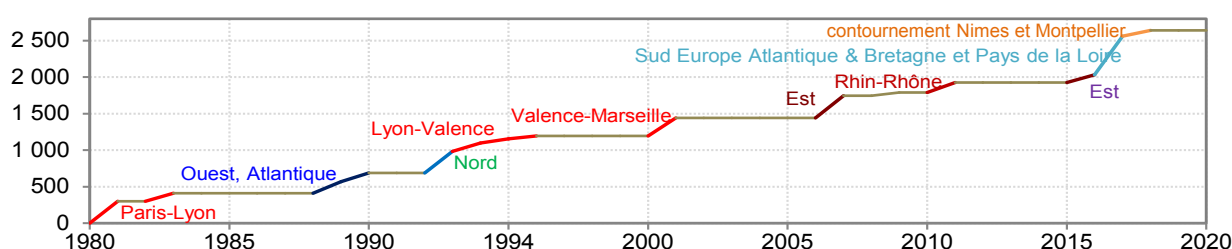
► Longueur des lignes ferroviaires exploitées (kilomètres au 31 décembre)

| | 2009 | 2010 | 2011 | 2012 | 2013 | 2014 | 2015 | 2016 | 2017 | 2018 | 2019 |
|-----------------------------------|---------------|---------------|---------------|---------------|---------------|---------------|---------------|---------------|---------------|---------------|---------------|
| Longueur totale des lignes | 29 698 | 29 504 | 29 656 | 29 588 | 29 243 | 29 386 | 28 765 | 28 596 | 28 352 | 28 183 | 28 183 |
| dont lignes électrifiées | 15 469 | 15 519 | 16 016 | 16 116 | 15 737 | 16 087 | 15 976 | 16 097 | 16 052 | 16 052 | 16 579 |
| dont lignes à grande vitesse | 1 884 | 1 884 | 2 024 | 2 024 | 2 024 | 2 024 | 2 048 | 2 100 | 2 580 | 2 640 | 2 640 |

Sources : EPSF, SNCF, ART

► 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.



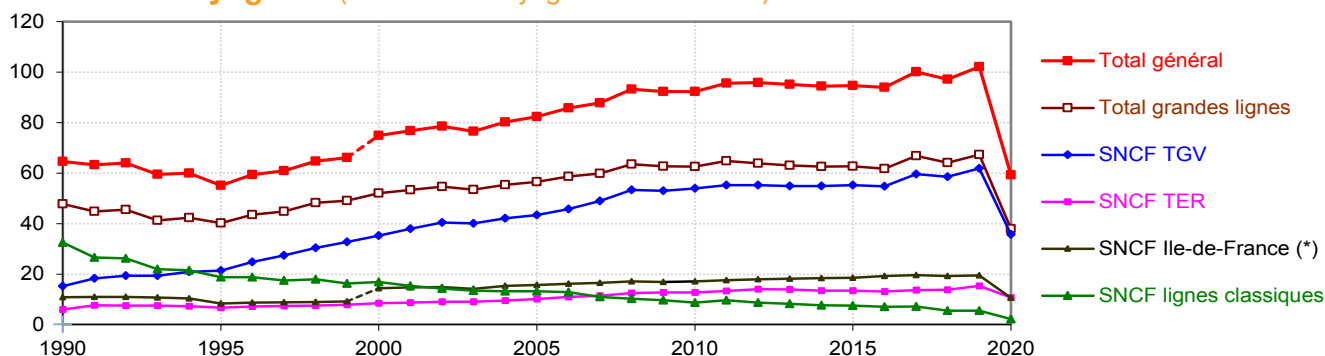
(désignations et longueurs approximatives)

Voyageurs

| | 2010 | 2011 | 2012 | 2013 | 2014 | 2015 | 2016 | 2017 | 2018 | 2019 | 2020 |
|---|-------------|-------------|-------------|-------------|-------------|-------------|-------------|--------------|-------------|--------------|-------------|
| Parc de voitures (milliers) | | | | | | | | | | | |
| Automotrices et remorques | 19,3 | 18,7 | 19,5 | 20,6 | 21,3 | 22,4 | 22,7 | 23,1 | 24,3 | 24,4 | 24,8 |
| Autres voitures | 6,5 | 6,3 | 6,3 | 6,3 | 6,3 | 6,3 | 6,3 | 6,2 | 6,0 | 5,9 | 5,6 |
| Total | 25,8 | 25,0 | 25,8 | 26,9 | 27,6 | 28,7 | 29,0 | 29,3 | 30,3 | 30,3 | 30,5 |
| Circulation des trains (millions de trains x kilomètres) | | | | | | | | | | | |
| Trains de voyageurs | 407 | 425 | 427 | 418 | 411 | 418 | 396 | 404 | 369 | 372 | 292 |
| Traffic de voyageurs (milliards de voyageurs x kilomètres) | | | | | | | | | | | |
| SNCF TGV | 53,9 | 55,2 | 55,2 | 54,9 | 54,9 | 55,2 | 54,8 | 59,6 | 58,6 | 61,9 | 35,7 |
| SNCF lignes classiques | 8,7 | 9,6 | 8,7 | 8,2 | 7,7 | 7,5 | 7,0 | 7,2 | 5,5 | 5,5 | 2,2 |
| Total grandes lignes | 62,6 | 64,8 | 63,9 | 63,1 | 62,5 | 62,7 | 61,8 | 66,9 | 64,1 | 67,3 | 37,9 |
| SNCF TER | 12,7 | 13,3 | 14,0 | 13,8 | 13,5 | 13,4 | 13,0 | 13,7 | 13,8 | 15,3 | 10,7 |
| SNCF Ile-de-France | 17,1 | 17,6 | 18,0 | 18,2 | 18,4 | 18,5 | 19,2 | 19,5 | 19,2 | 19,5 | 10,6 |
| Total général | 92,4 | 95,7 | 95,8 | 95,1 | 94,4 | 94,7 | 94,0 | 100,1 | 97,1 | 102,1 | 59,2 |

Sources : SDES, SNCF, EPSF et Autorité de Régulation des Transports

► Trafic de voyageurs (milliards de voyageurs x kilomètres)



Sources : SDES, SNCF, Autorité de Régulation des Transports

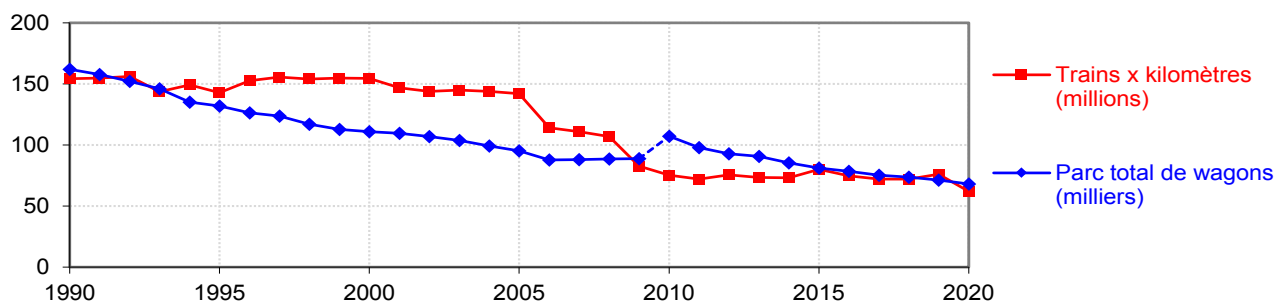
(*) série réévaluée depuis 2000 suite à la modification en 2018 des méthodes d'estimation des voyageurs x km par SNCF Mobilités

Marchandises

| | 2010 | 2011 | 2012 | 2013 | 2014 | 2015 | 2016 | 2017 | 2018 | 2019 | 2020 |
|---|-------------|-------------|-------------|-------------|-------------|-------------|-------------|-------------|-------------|-------------|-------------|
| Parc de wagons (milliers) | | | | | | | | | | | |
| Wagons (total) | 107 | 98 | 93 | 91 | 86 | 81 | 79 | 75 | 74 | 71 | 68 |
| Capacité totale (millions de tonnes) | 4,5 | 4,5 | 4,5 | 4,5 | 4,3 | 4,1 | 3,9 | 3,8 | 3,7 | 3,6 | 3,4 |
| Circulation des trains (millions de trains x kilomètres) | | | | | | | | | | | |
| | 75 | 72 | 76 | 74 | 73 | 80 | 75 | 72 | 72 | 76 | 62 |
| Trafic de marchandises (milliards de tonnes-kilomètres) | | | | | | | | | | | |
| Conventionnel SNCF | 13,0 | 13,9 | 11,7 | 9,9 | 9,1 | 8,6 | 9,1 | 11,9 | 10,8 | 7,2 | 4,5 |
| Transport combiné SNCF | 6,0 | 5,2 | 5,8 | 5,4 | 5,7 | 6,8 | 5,7 | 6,3 | 6,0 | 5,3 | 5,9 |
| Total SNCF | 19,1 | 19,1 | 17,4 | 15,2 | 14,8 | 15,4 | 14,8 | 18,3 | 16,9 | 12,6 | 10,4 |
| Nouveaux opérateurs | 4 | 8 | 7,0 | 8,6 | 8,7 | 9,8 | 10,3 | 8,2 | 8,3 | 11,1 | 9,5 |
| Total ferroviaire | 22,8 | 26,9 | 24,5 | 23,8 | 23,5 | 25,2 | 25,0 | 26,5 | 25,2 | 23,7 | 19,9 |

Sources : SNCF, EPSF, SDES, Autorité de Régulation des Transports

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



Sources : SNCF, EPSF (à partir de 2010), Autorité de Régulation des Transports, estimations URF

► Nouveaux opérateurs de fret ferroviaire (dates des certificats 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 décembre 2019 ou décembre 2020 selon les services.

opérateurs sont apparus dans le paysage ferroviaire français : au 31 décembre 2020, les 37 entreprises détentrices d'un certificat de sécurité sur le réseau français sont listées ci-après. : parmi ces opérateurs, 28 sont des entreprises ferroviaires qui circulent sur le réseau et les 9 autres sont des entreprises qui commandent des sillons qu'elles confient ensuite à l'entreprise ferroviaire de leur choix.

En 2020 ces nouveaux opérateurs ont effectué 47,6% des transports de marchandises en tonnes.km.

À la suite de cette libéralisation du transport ferroviaire, de nombreux

| | |
|-------------|--|
| 2016 | Colas-Rail / Ecorail Transport / ETF Services / Europorte France / Lineas / Naviland Cargo / RDT 13 / Renfe Mercancias / Renfe Viajeros / Transfesa Rail |
| 2017 | CFLCargo / ETMF / Normandie Rail Services / Transkeo / VFLI |
| 2018 | DB Cargo UK / Esifer / GB Railfreight / Mercitalia Rail / Ouest rail / Sécurail / Transdev rail (ex CFTA) / TSO |
| 2019 | Captrain Espana / Fer expert / OFP Sud-Ouest / Open rail / VLEXX GMBH |
| 2020 | Bombardier / Captrain Italia SRL / CTSF / ECR / ERS / Fer expert / Ferrotract / Fret SNCF / Lineas France / SNVF Voyageurs / Thello / Transifer |

Source : EPSF

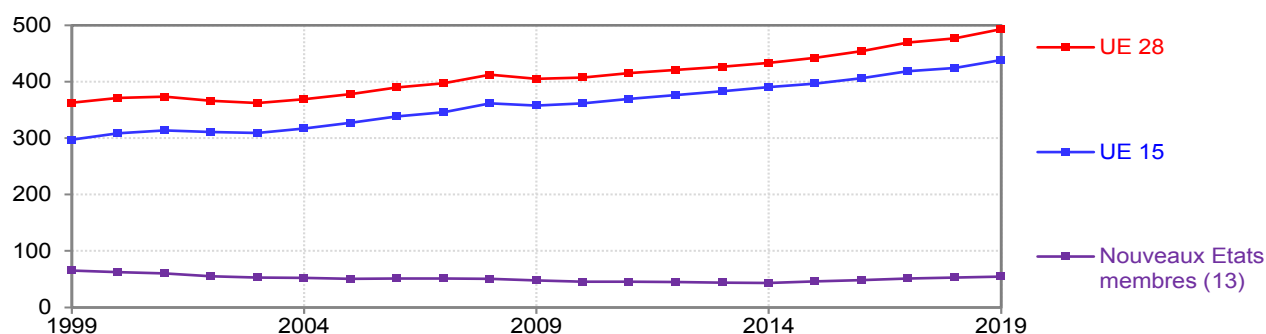
Voyageurs

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

| | 2009 | 2010 | 2011 | 2012 | 2013 | 2014 | 2015 | 2016 | 2017 | 2018 | 2019 |
|-----------------------------|------|------|------|------|------|------|------|------|------|------|------|
| Union européenne à 15 | 358 | 362 | 370 | 376 | 383 | 390 | 397 | 407 | 419 | 424 | 438 |
| Nouveaux Etats membres (13) | 48 | 46 | 46 | 45 | 44 | 43 | 46 | 48 | 51 | 53 | 55 |
| Union européenne à 28 | 405 | 407 | 416 | 421 | 427 | 434 | 443 | 455 | 470 | 477 | 493 |

Sources : Eurostat, traitements URF

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



Sources : Eurostat, traitements URF

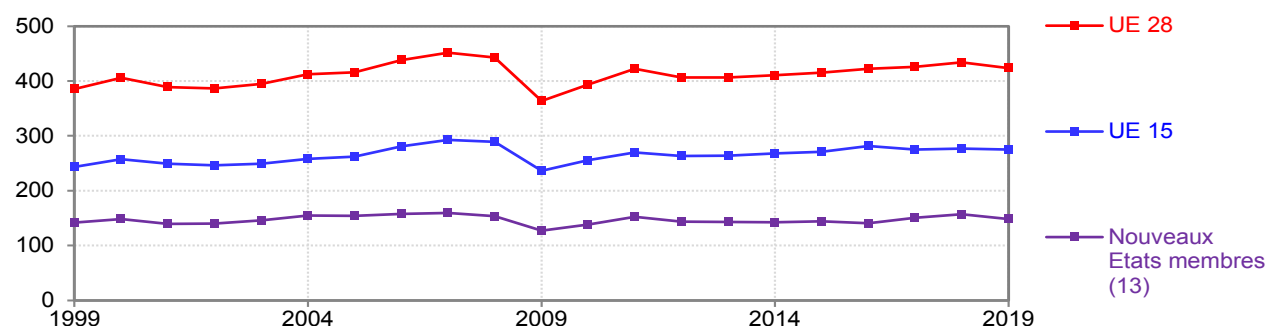
Marchandises

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

| | 2009 | 2010 | 2011 | 2012 | 2013 | 2014 | 2015 | 2016 | 2017 | 2018 | 2019 |
|------------------------|------|------|------|------|------|------|------|------|------|------|------|
| Union européenne à 15 | 236 | 255 | 270 | 263 | 264 | 268 | 271 | 282 | 275 | 277 | 275 |
| Nouveaux Etats membres | 127 | 138 | 152 | 143 | 143 | 143 | 144 | 141 | 151 | 157 | 148 |
| Union européenne à 28 | 364 | 394 | 422 | 407 | 407 | 411 | 415 | 422 | 426 | 434 | 423 |

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'Autorité de Régulation des Transports (ART) 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'ART est également chargée de préciser les règles d'accès aux gares routières pour les autocaristes et pour les usagers.

► Les opérateurs fin 2020

2 opérateurs nationaux :

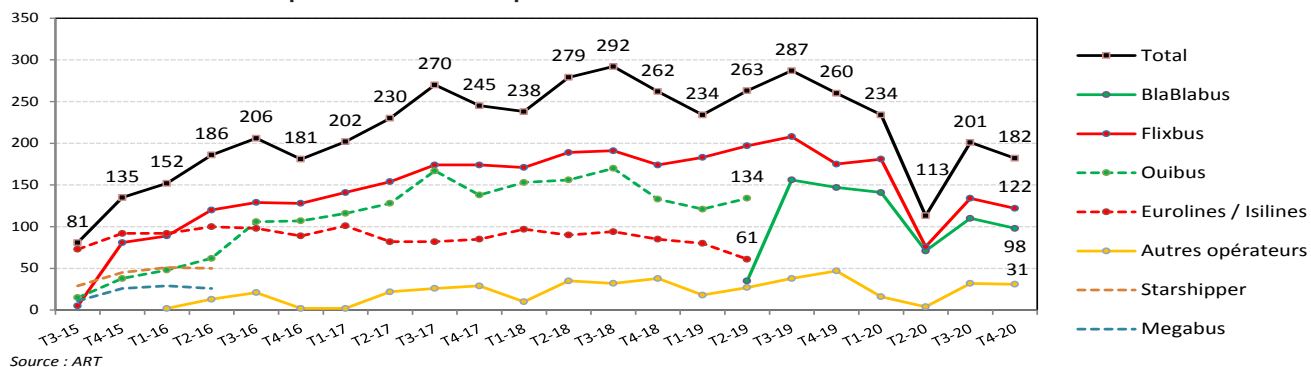
| | |
|--------------------------|-----------|
| Flixbus | Allemagne |
| BlaBlaCar (ex BlaBlaBus) | France |

7 opérateurs "locaux" : DMA autocars, Escapad'Kreol, Keolis Sud Lorraine, Resalp, Procars, Voyages Lucien Kunegel et Migratour avec une activité 'hachée' en 2020 compte tenu des confinements.

source : ART

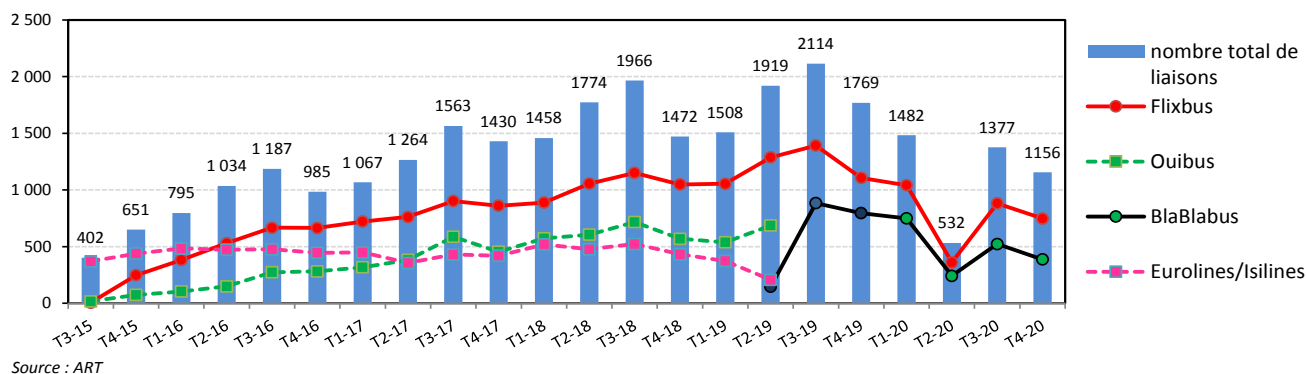
► Description de l'offre au 31 décembre 2020

Nombre de villes desservies par l'ensemble des opérateurs



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



► Villes les plus fréquentées en nombre de mouvements quotidiens en 2020 (Top 5)

| Villes | mouvements quotidiens en 2020 | nombre de destinations offertes en 2020/ 2019 |
|------------------|-------------------------------|---|
| Paris | 132 | 191 / 233 |
| Lyon | 59 | 94 / 115 |
| Roissy-en-France | 14 | 86 / 98 |
| Lille | 5 | 79 / 87 |
| Grenoble | 12 | 72 / 72 |

Source : ART

► Liaisons les plus fréquentées en 2020 (Top 5)

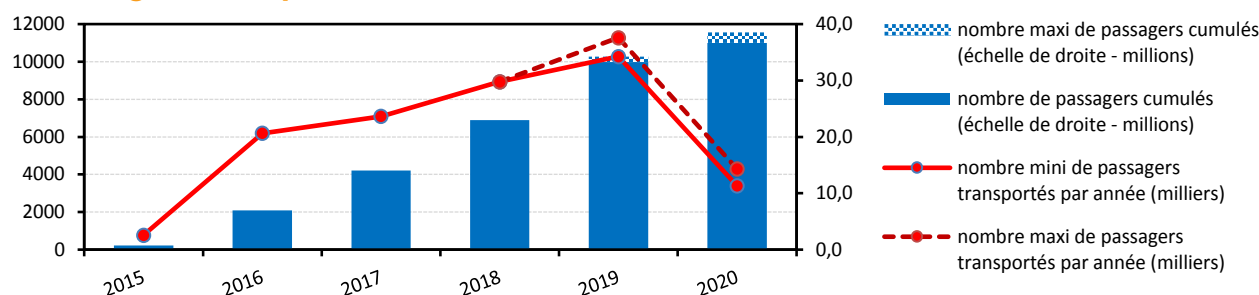
compte tenu du nombre de jours d'exploitation effective, soit 229 jours

| liaisons | distance moyenne (km) | nombre de passagers (milliers) |
|---------------------------|-----------------------|--------------------------------|
| Lille - Paris | 230 | de 200 à 500 |
| Aéroport de Lyon-Grenoble | 93 | de 100 à 200 |
| Lyon - Paris | 466 | de 100 à 200 |
| Grenoble - Lyon | 119 | de 100 à 200 |
| Clermont-Ferrand - Lyon | 170 | de 50 à 100 |

Source : ART

La demande de transport par autocars

► Passagers transportés

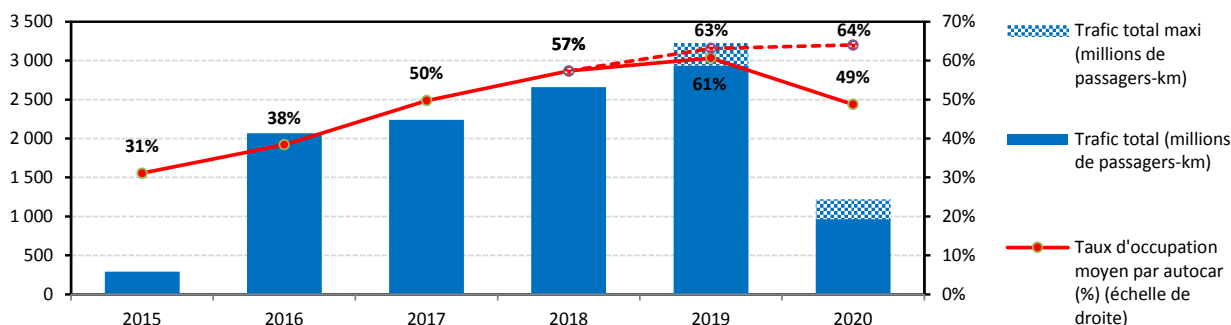


Source : ART

Depuis la libéralisation du transport par autocars, près de 37 millions de passagers ont été transportés fin 2020 : 6,2 millions de passagers en 2016, 7,1 en 2017, près de 9 millions en 2018 et

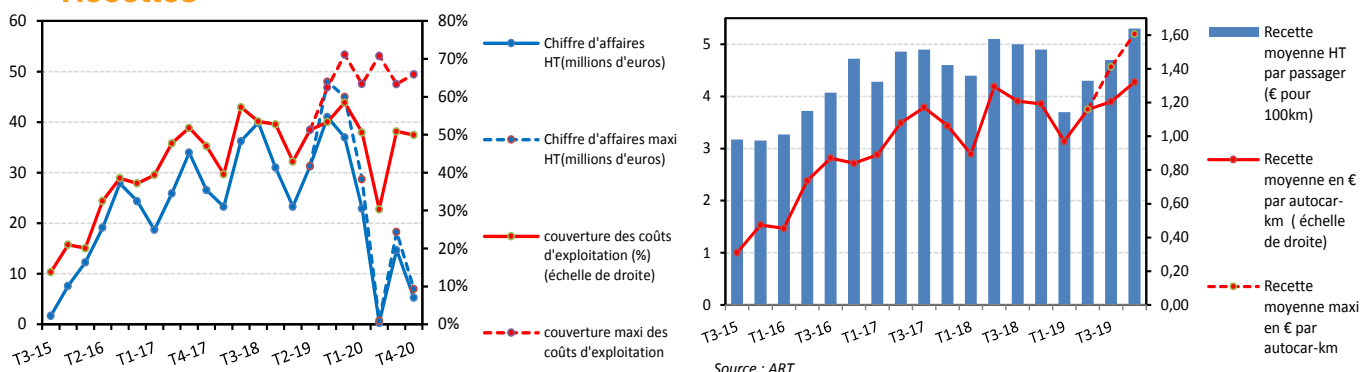
près de 11 millions en 2019. Cependant, du fait de la chute du trafic, le nombre de passagers transportés en 2020 se limite entre 3,4 et 4,3 millions.

► Trafic



Sources : ART - estimations URF

► Recettes



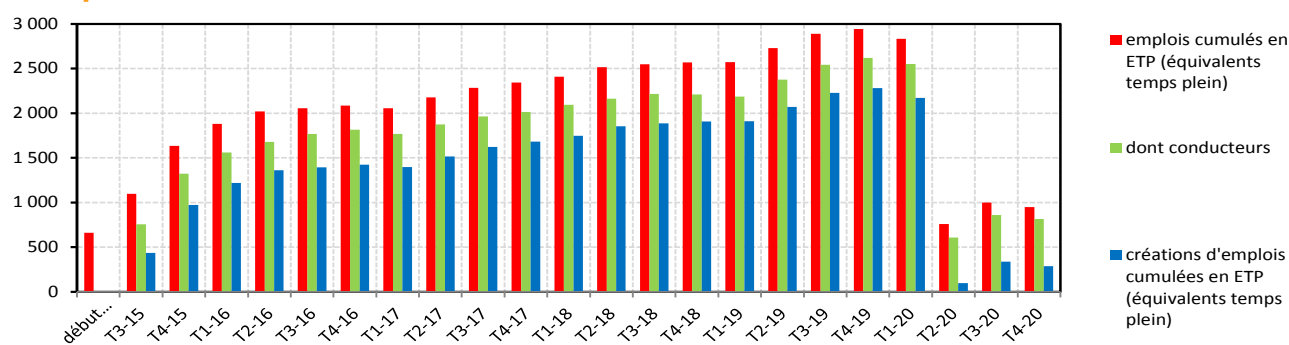
Sources : ART - estimations URF

Avec l'estimation des coûts d'exploitation donnée par l'Autorité de Régulation des Transports en 2019 à savoir 2,26 € par autocar-km, il apparaît que les recettes commerciales n'ont couvert en moyenne en 2020 qu'entre 50 à 66% des coûts d'exploitation

(colonne de droite).

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 : ART

Au 1^{er} janvier 2015, le secteur employait 661 salariés pour les activités de cabotage ; à fin 2020, le secteur employait 949 ETP (équivalents temps plein) ; depuis mi-2015, la création d'emploi est d'environ 288 ETP ; elle a subi une forte baisse en 2020 du fait de la chute du trafic du transport collectif.

Transport fluvial

Transport fluvial par catégorie de marchandises en France

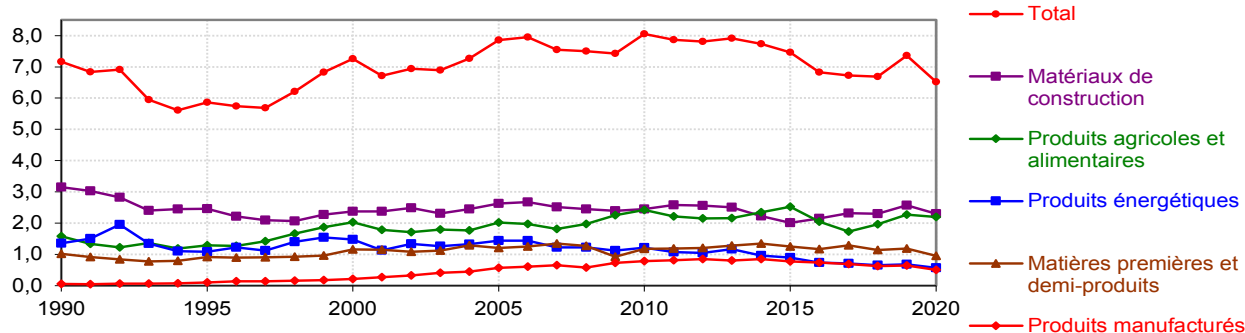
► Transport fluvial par catégorie de marchandises (milliards de tonnes-kilomètres)

| | 2010 | 2011 | 2012 | 2013 | 2014 | 2015 | 2016 | 2017 | 2018 | 2019 | 2020 |
|-------------------------------------|------------|------------|------------|------------|------------|------------|------------|------------|------------|------------|------------|
| Produits agricoles et alimentaires | 2,4 | 2,2 | 2,1 | 2,2 | 2,3 | 2,5 | 2,0 | 1,7 | 2,0 | 2,3 | 2,2 |
| Produits énergétiques | 1,2 | 1,1 | 1,0 | 1,2 | 1,0 | 0,9 | 0,7 | 0,7 | 0,7 | 0,7 | 0,6 |
| Matériaux de construction | 2,5 | 2,6 | 2,6 | 2,5 | 2,2 | 2,0 | 2,1 | 2,3 | 2,3 | 2,6 | 2,3 |
| Matières premières et demi-produits | 1,2 | 1,2 | 1,2 | 1,3 | 1,3 | 1,3 | 1,2 | 1,3 | 1,1 | 1,2 | 1,0 |
| Produits manufacturés | 0,8 | 0,8 | 0,9 | 0,8 | 0,8 | 0,8 | 0,7 | 0,7 | 0,6 | 0,6 | 0,5 |
| Total | 8,1 | 7,9 | 7,8 | 7,9 | 7,7 | 7,5 | 6,8 | 6,7 | 6,7 | 7,4 | 6,5 |

Source : VNF

(hors transit sur le Rhin)

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

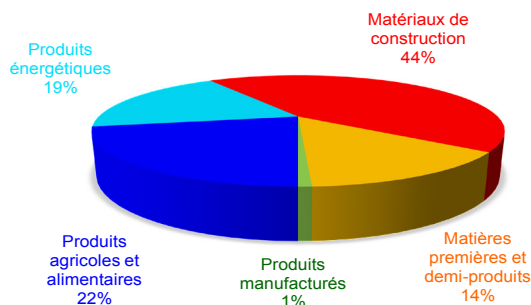


Source : VNF

En 2020, le transport fluvial a diminué de 11,5% par rapport à 2019 : toutes les filières sont en baisse, mais celles qui ont le

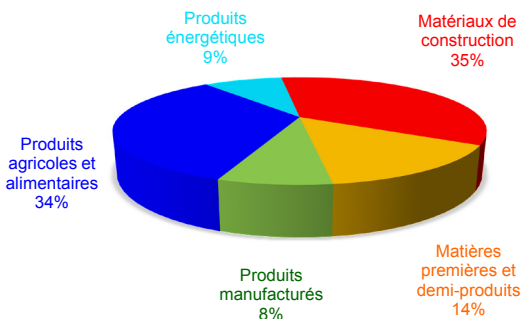
moins baissé sont la filière agricole (-3%) et la filière matériaux de construction (-11%).

► Répartition en 1990



Source : VNF

► Répartition en 2020



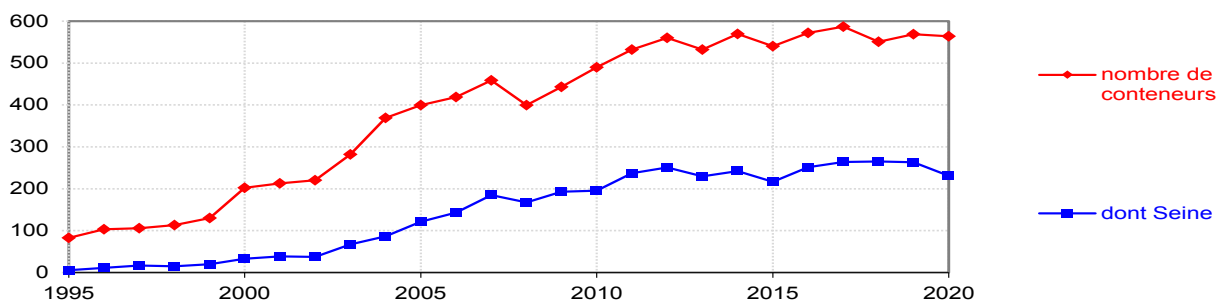
Source : VNF

En 2020, le transport fluvial (hors transit sur le Rhin) a représenté 6,5 milliards de tonnes-kilomètres, en baisse de 9% par rapport à 1990 ; on voit également que la répartition entre les produits s'est sensiblement déformée, entre 1990 et 2020, au profit des produits agricoles et 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 2020, une légère amélioration du trafic de conteneurs sur le Rhin, par rapport à 2019.

► Nombre de conteneurs transportés (milliers)



Source : VNF

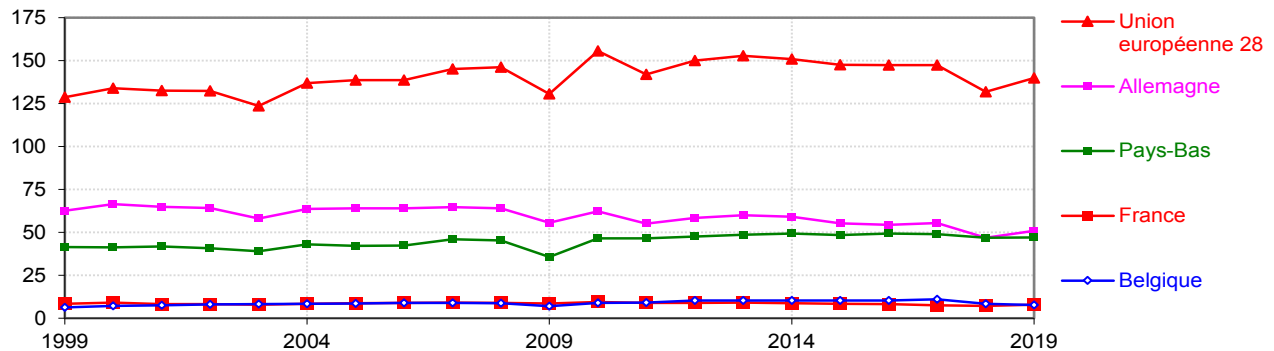
Union européenne : évolution du trafic (milliards de tonnes-kilomètres)

| | 2009 | 2010 | 2011 | 2012 | 2013 | 2014 | 2015 | 2016 | 2017 | 2018 | 2019 |
|----------------------------|------------|------------|------------|------------|------------|------------|------------|------------|------------|------------|------------|
| Union européenne 28 | 131 | 156 | 142 | 150 | 153 | 151 | 147 | 147 | 147 | 132 | 140 |
| dont : | | | | | | | | | | | |
| Allemagne | 55,7 | 62,3 | 55,0 | 58,5 | 60,1 | 59,1 | 55,3 | 54,3 | 55,5 | 46,9 | 50,9 |
| Pays-Bas | 35,7 | 46,6 | 46,5 | 47,5 | 48,6 | 49,3 | 48,5 | 49,4 | 49,0 | 46,9 | 47,0 |
| France | 8,7 | 9,5 | 9,0 | 8,9 | 9,2 | 8,8 | 8,5 | 8,3 | 7,5 | 7,3 | 8,0 |
| Belgique | 7,1 | 9,1 | 9,3 | 10,4 | 10,4 | 10,5 | 10,4 | 10,3 | 11,1 | 8,5 | 7,8 |
| Roumanie | 11,8 | 14,3 | 11,4 | 12,5 | 12,2 | 11,8 | 13,2 | 13,2 | 12,5 | 12,3 | 14,0 |
| dont : | | | | | | | | | | | |
| international (*) | 31 | 36 | 36 | 36 | 36 | 37 | 36 | 37 | 36 | 35 | 36 |
| national | 99 | 120 | 106 | 114 | 116 | 114 | 111 | 111 | 111 | 97 | 104 |

(*) y compris transit

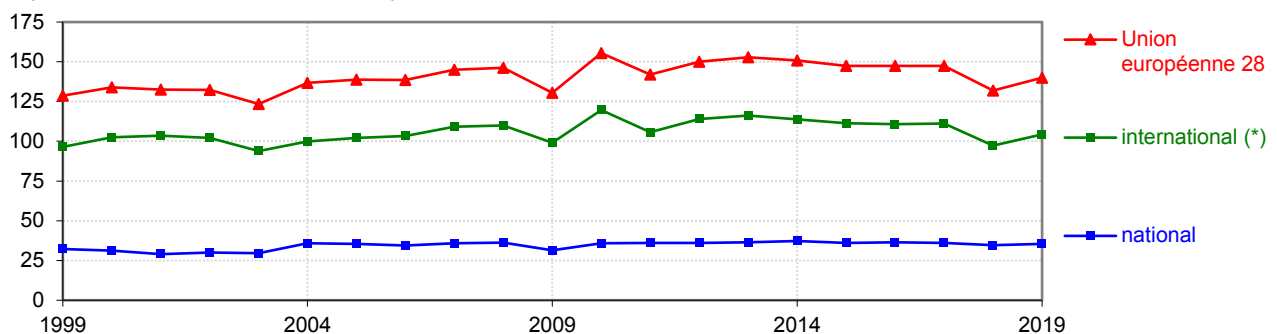
Sources : Eurostat, traitements URF

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 (36%), Pays-Bas (36%), Roumanie (9%), Belgique (6%), France (6%) et Bulgarie (4%). À signaler, en 2018, une forte baisse du transport fluvial de

marchandises dans l'UE28, due principalement au trafic international de l'Allemagne. En 2019, le transport fluvial repart à la hausse en Allemagne et dans l'UE28.

Transport aérien

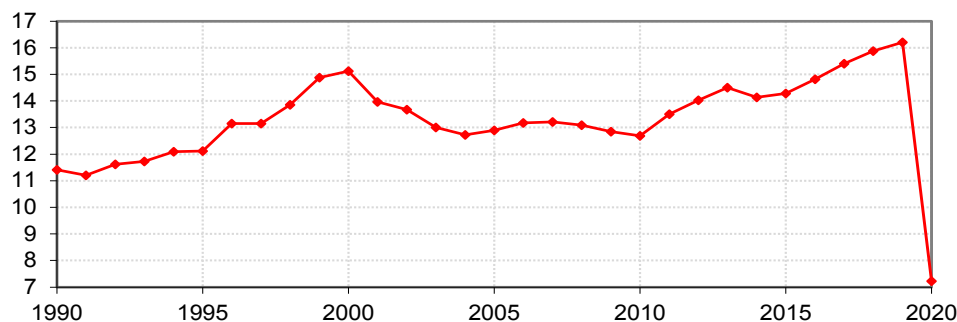
Trafic intérieur en France métropolitaine (passagers)

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

| | 2010 | 2011 | 2012 | 2013 | 2014 | 2015 | 2016 | 2017 | 2018 | 2019 | 2020 |
|------------------|------|------|------|------|------|------|------|------|------|------|------|
| Trafic intérieur | 12,7 | 13,5 | 14,0 | 14,5 | 14,1 | 14,3 | 14,8 | 15,4 | 15,9 | 16,2 | 7,2 |

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 croissait régulièrement. La crise sanitaire de 2020 a entraîné une chute du trafic aérien intérieur de plus de 50%. À signaler qu'avec cette crise sanitaire, le trafic aérien international à partir de la France métropolitaine a quant à lui été divisé par 4.

Trafic des aéroports parisiens (passagers)

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

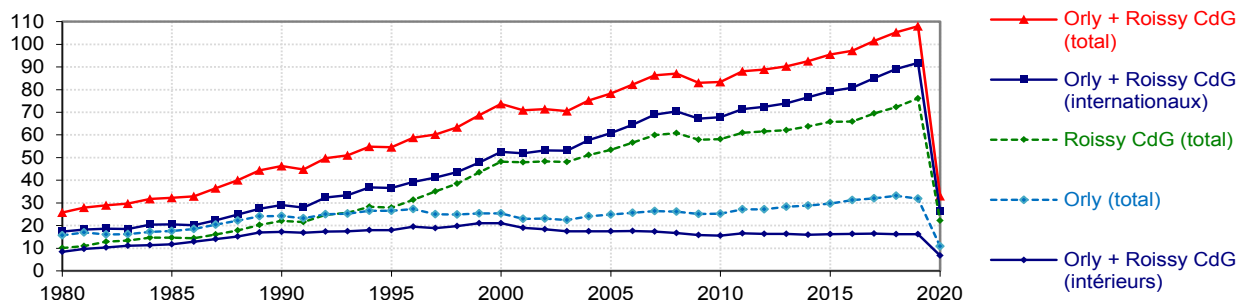
| | 2010 | 2011 | 2012 | 2013 | 2014 | 2015 | 2016 | 2017 | 2018 | 2019 | 2020 |
|---|-------------|-------------|-------------|-------------|-------------|-------------|-------------|--------------|--------------|--------------|-------------|
| Orly + Roissy CDG (vols intérieurs) | 15,5 | 16,7 | 16,4 | 16,4 | 16,0 | 16,2 | 16,4 | 16,5 | 16,2 | 16,2 | 6,7 |
| Orly + Roissy CDG (vols internationaux) | 67,8 | 71,5 | 72,5 | 73,9 | 76,6 | 79,2 | 80,8 | 85,0 | 89,1 | 91,8 | 26,3 |
| Orly + Roissy CDG (total) | 83,4 | 88,1 | 88,8 | 90,3 | 92,6 | 95,4 | 97,2 | 101,5 | 105,4 | 108,0 | 33,1 |
| Orly (total) | 25,2 | 27,1 | 27,2 | 28,3 | 28,9 | 29,7 | 31,2 | 32,0 | 33,1 | 31,9 | 10,8 |
| Roissy CDG (total) | 58,2 | 61,0 | 61,6 | 62,1 | 63,7 | 65,8 | 65,9 | 69,5 | 72,2 | 76,1 | 22,3 |

(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, UAF

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



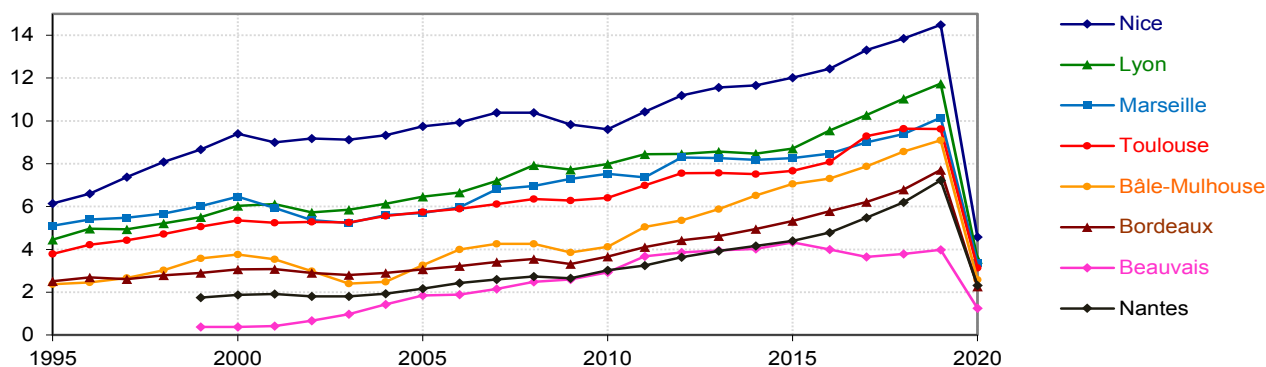
Source : ADP

Le trafic de passagers des deux aéroports de Paris croissait régulièrement de 3% par an depuis 2003. La crise du covid a entraîné

une chute de ce trafic de près de 70%, ramenant le trafic annuel au niveau de celui que l'on observait en 1986.

Trafic des aéroports régionaux (passagers)

► Principaux aéroports régionaux : nombre de passagers (millions)



Source : UAF

Au total, les aéroports français métropolitains ont traité en 2020 plus de 101 millions de passagers dont 38 millions en international (y compris avec les DOM-TOM). En éliminant les doubles comptes, près de 70 millions de passagers ont fréquenté les aéroports de la métropole.

En nombre de passagers toutes destinations confondues, les deux aéroports de Paris ont traité près de 52% du trafic de l'ensemble des aéroports de la France métropolitaine. Ce pourcentage est stable. Les huit principaux aéroports régionaux (y compris Bâle-Mulhouse

qui est transfrontalier) ont traité près de 36% du trafic total. On notera la moins forte dégradation du trafic des aéroports de Marseille, Toulouse, Nice et Nantes.

Les autres aéroports (une centaine au total) se sont partagé les 12% restants. Dans l'ordre : Ajaccio, Bastia, Montpellier, Lille, Strasbourg, Figari, Brest, Biarritz, Rennes, Grenoble, etc.

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)

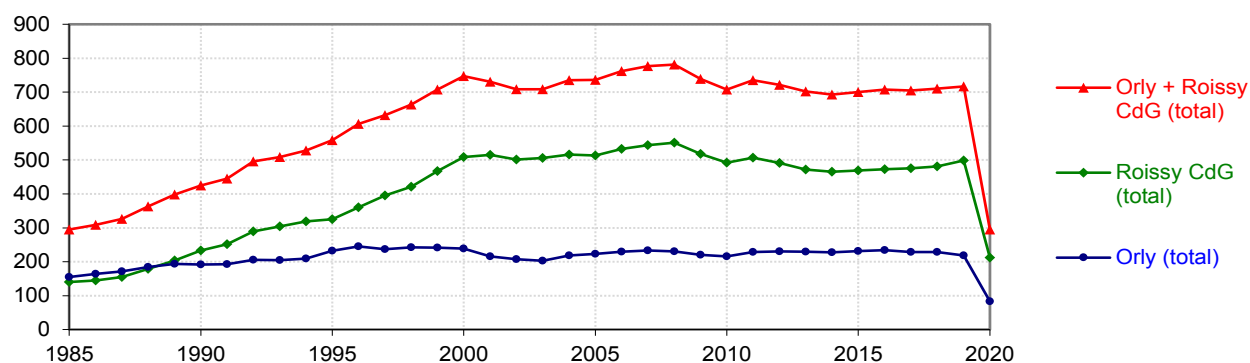
| | 2010 | 2011 | 2012 | 2013 | 2014 | 2015 | 2016 | 2017 | 2018 | 2019 | 2020 |
|----------------------------------|------------|------------|------------|------------|------------|------------|------------|------------|------------|------------|------------|
| Orly (vols intérieurs) | 111 | 117 | 118 | 114 | 108 | 106 | 103 | 101 | 96 | 94 | 37 |
| Orly (vols internationaux) | 105 | 111 | 113 | 116 | 120 | 125 | 131 | 128 | 133 | 125 | 46 |
| Orly (total) | 216 | 229 | 231 | 230 | 228 | 231 | 234 | 229 | 229 | 218 | 83 |
| Roissy CDG (vols intérieurs) | 54 | 56 | 57 | 54 | 48 | 48 | 49 | 50 | 51 | 53 | 33 |
| Roissy CDG (vols internationaux) | 438 | 451 | 434 | 419 | 417 | 421 | 424 | 426 | 430 | 445 | 180 |
| Roissy CDG (total) | 492 | 507 | 491 | 472 | 465 | 469 | 473 | 476 | 481 | 498 | 212 |
| Orly + Roissy CDG (total) | 708 | 735 | 722 | 702 | 693 | 700 | 707 | 705 | 710 | 717 | 295 |

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

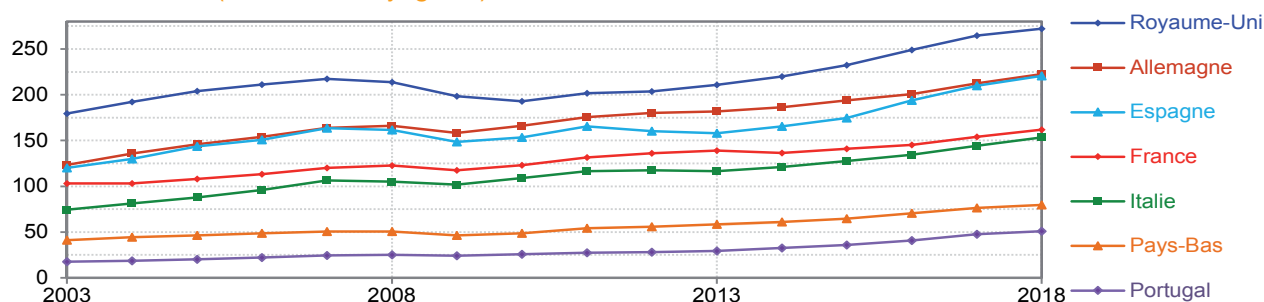
Transport aérien de voyageurs

► **Union européenne : trafic aérien de voyageurs en 2019** (millions de passagers)

| | | | National | Intra Union européenne | Hors Union européenne | Total international | Total général |
|------|-------|-----------------------------|----------|------------------------|-----------------------|---------------------|---------------|
| UE15 | BE | Belgique | 0 | 25 | 10 | 35 | 35 |
| NEM | BG | Bulgarie | 0 | 9 | 2 | 11 | 12 |
| NEM | CZ | République tchèque | 0 | 13 | 6 | 19 | 19 |
| UE15 | DK | Danemark | 2 | 23 | 9 | 33 | 35 |
| UE15 | DE | Allemagne | 23 | 124 | 79 | 204 | 227 |
| NEM | EE | Estonie | 0 | 3 | 1 | 3 | 3 |
| UE15 | IE | Irlande | 0 | 31 | 7 | 38 | 38 |
| UE15 | EL | Grèce | 9 | 38 | 10 | 48 | 56 |
| UE15 | ES | Espagne | 43 | 151 | 34 | 185 | 227 |
| UE15 | FR | France | 32 | 76 | 61 | 137 | 169 |
| NEM | HR | Croatie | 1 | 8 | 2 | 10 | 11 |
| UE15 | IT | Italie | 32 | 95 | 33 | 128 | 161 |
| NEM | CY | Chypre | 0 | 7 | 4 | 11 | 11 |
| NEM | LV | Lettonie | 0 | 5 | 2 | 8 | 8 |
| NEM | LT | Lituanie | 0 | 5 | 2 | 7 | 7 |
| UE15 | LU | Luxembourg | 0 | 4 | 0 | 4 | 4 |
| NEM | HU | Hongrie | 0 | 13 | 4 | 17 | 17 |
| NEM | MT | Malte | 0 | 7 | 1 | 7 | 7 |
| UE15 | NL | Pays-Bas | 0 | 51 | 30 | 81 | 81 |
| UE15 | AT | Autriche | 1 | 24 | 11 | 35 | 36 |
| NEM | PL | Pologne | 2 | 32 | 13 | 45 | 47 |
| UE15 | PT | Portugal | 5 | 39 | 11 | 50 | 55 |
| NEM | RO | Roumanie | 1 | 17 | 3 | 20 | 22 |
| NEM | SI | Slovénie | 0 | 1 | 1 | 2 | 2 |
| NEM | SK | Slovaquie | 0 | 2 | 1 | 3 | 3 |
| UE15 | FI | Finlande | 3 | 14 | 6 | 20 | 23 |
| UE15 | SE | Suède | 7 | 23 | 7 | 31 | 38 |
| UE15 | UK | Royaume-Uni | 23 | 171 | 83 | 254 | 277 |
| | UE 15 | Union européenne à 15 | 179 | 890 | 393 | 1283 | 1462 |
| | NEM | Nouveaux Etats membres (13) | 4 | 122 | 41 | 163 | 167 |
| | UE 28 | Union européenne à 28 | 183 | 1 012 | 434 | 1 446 | 1 629 |
| | NO | Norvège | 16 | 22 | 3 | 25 | 40 |
| | CH | Suisse | 1 | 41 | 15 | 57 | 57 |

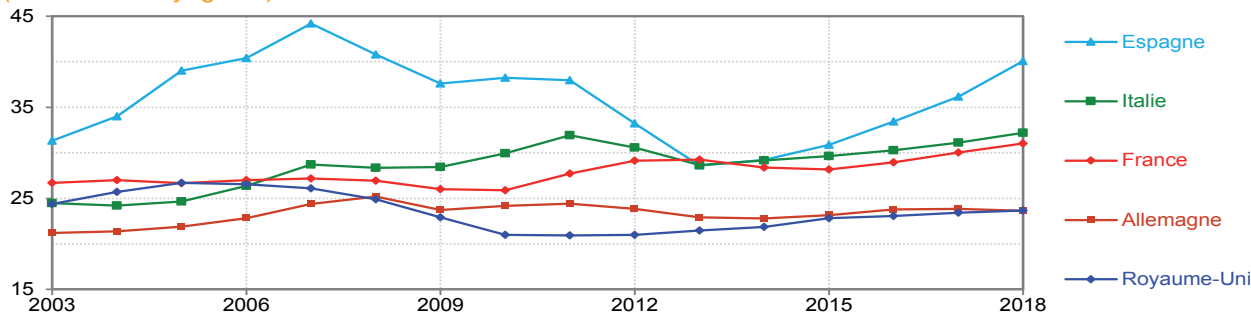
Source : Eurostat

► **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