LES DONNÉES ET TENDANCES DES MOBILITÉS

DATAMOVE

One Step Ahead with Data

2024

DATAMOVE

LES DONNÉES ET TENDANCES DES MOBILITÉS

LE DATAMOVE EST UNE PUBLICATION ANNUELLE

Éditeur : Equip Auto

43 rue de Vaugirard - 92190 Meudon

Directeur de la publication :

Philippe Baudin, Président de Equip Auto

www.equipauto.com

www.datamove.fr

Contact DataMove : contact@fonds-keyros.fr

Conception - Design - Réalisation : blend.fr

Imprimeur : MailEdit

Dépôt légal : novembre 2025

ISSN en cours

Avant-propos

POUR UN DEBAT OUVERT, LOIN DES CERTITUDES ET DES DOGMES

Parler de mobilité, c'est parler de liberté, d'avenir et de choix collectifs. Mais pour que ce débat soit réellement constructif, encore faut-il qu'il s'appuie sur des données fiables, partagées et compréhensibles par tous. Trop souvent, cette base fait défaut.

C'est de ce constat qu'est né DataMove*, première pierre d'un projet plus vaste : le Data Lab, plateforme de la communauté des mobilités. Nous avons voulu créer un outil clair, rigoureux et accessible, capable d'éclairer les décisions en matière de mobilité, au service de tous.

Ce projet est le fruit de plusieurs mois de réflexion, d'échanges et de travail passionné. Il a été pour moi une aventure à la fois exigeante et profondément stimulante. Je tiens à remercier toutes celles et ceux qui y ont contribué : leurs conseils, leur disponibilité et leur rigueur ont été essentiels. Une reconnaissance toute particulière revient au rédacteur final, dont le travail a su donner corps à nos idées dans cette première édition de DataMove.

Je reste convaincu que la mobilité de demain sera multimodale et qu'elle nécessitera une coopération renforcée entre acteurs publics et privés. Concevoir, construire, entretenir et partager des infrastructures et des véhicules, tout en garantissant à chacun la liberté de se déplacer : tel est le défi collectif que nous devons relever.

L'automobile a profondément marqué le XXe siècle et contribué à la liberté individuelle. Mais l'avenir ne saurait être une simple continuité : il doit s'appuyer sur des données objectives et sur un débat ouvert, loin des certitudes et des dogmes.

Pour l'intérêt général et au bénéfice de tous les usagers, puisse le DataMove devenir une référence, un outil commun au service de mobilités plus intelligentes, plus justes et plus durables.

Claude Cham
Président de la SAS Equip Auto
Directeur Général du Fonds de Dotation Keyros

** Une version digitale, **datamove.fr**, accueillera régulièrement des analyses de tendances, des tribunes, des débats contradictoires, des croisements de données macro et micro ou encore des mises à jour de données infra-annuelles.*

Sommaire DataMove 2024

Cliquez sur le sujet qui vous intéresse pour y accéder directement

01 - Économie générale

Démographie 08
Produit intérieur brut (PIB) France 10
Produit intérieur brut (PIB) Europe 12
Évolution du PIB pour quelques États ou groupes d'États 13
Commerce extérieur en Europe : part de l'Union européenne à 27 14
Commerce extérieur en Europe (UE27 et Royaume Uni) : structure 15
Commerce extérieur de la France 16

02 - Économie des mobilités et usages

Contribution du transport au produit intérieur brut 20
Dépense de consommation des ménages en transport 22
Dépenses des administrations publiques centrales en transport 23
Dépenses des administrations publiques locales en transport 24
Dépense de transport dans l'économie 25
Investissements publics en infrastructures 26
Emplois directs dans les transports 27
Emplois liés à la route en 2023 28
Recettes spécifiques des administrations 29
L'Agence de financement des infrastructures de transport de France (AFITF) 29
Dépenses des administrations 30
Sociétés concessionnaires d'autoroutes 31
Transports en commun en province : dépenses et recettes commerciales 33
Versement Mobilité (ex versement transport) 34
Motorisation des ménages 35
Les déplacements locaux quotidiens :
– Enquêtes nationales transports et déplacements 38
– Portées, durées et vitesses 40
– Répartition en fonction de la localisation 41
– Répartition en fonction des classes de portées 41

03 -Transport de voyageurs

Voyageurs : transports intérieurs 44
Voyageurs en Europe : modes terrestres 45
Réseau de voies ferrées 46
SNCF 47
RATP 49
Transport par autocars : L'offre de transport 51
Transport par autocars : La demande annuelle 52
Trafics voyageurs transmanche 53
Trafic aérien passagers, intérieur en France métropolitaine :
– Trafic des aéroports de Paris (passagers) 54
– Trafic des aéroports régionaux (passagers) 54
Transport aérien de voyageurs Europe 56

04 - Transport de marchandises

Transport intérieur : répartition entre modes 60
Europe : répartition transports routiers 63
France : transport combiné rail-route 64
Europe : transport combiné rail-route 65
Transport ferroviaire de marchandises 66
Trafic transalpin de marchandises 67
Trafics transmanche de marchandises 68
Transport fluvial en France par catégorie de marchandises 70
Transport fluvial de marchandises en Europe 71

Cliquez sur le sujet qui vous intéresse pour y accéder directement

La filière Route en France 72

05 - Production de véhicules

Production de véhicules particuliers (VP) 76
Production de véhicules utilitaires (VU) 77
Production de véhicules en France et dans le monde par les groupes automobiles français 78

06 - Immatriculation de véhicules

VP : immatriculations annuelles 82
VU : immatriculations annuelles 83
Voitures électriques : immatriculations annuelles 84
Deux-roues motorisées 85
Vélo 86
Micro-mobilité 87

07 - Parc automobile

Parc français de voitures particulières 90
VP : renouvellement du parc 91
Parc français de véhicules utilitaires 92
Parc européen de voitures particulières 93
Parc européen de VP et autres véhicules 94
Contrôle technique des véhicules 95

08 - Carburant et énergie

Carburants 98
Carburants en France 101
Carburants en UE 102
Biocarburants en France 103
Biocarburants en Union européenne 104
Consommation d'énergie 106

09 - Émissions

Gaz d'échappement (GE) : Définitions 112
Évolution des normes Euro 6 pour véhicules à essence et diesel 113
GE voitures particulières diesel 114
GE véhicules utilitaires légers diesel 115
GE véhicules industriels (poids lourds) 115
Qualité de l'air : Émissions globales en France 116
Gaz à effet de serre (GES) : Émissions globales en France 118
GES : Émissions globales en Europe 120
Marché des quotas d'émissions de CO_2 123
Concentrations de GES dans l'air 124
Évolution globales des températures 124

10 - Auto : Flux, trafic, encombrements

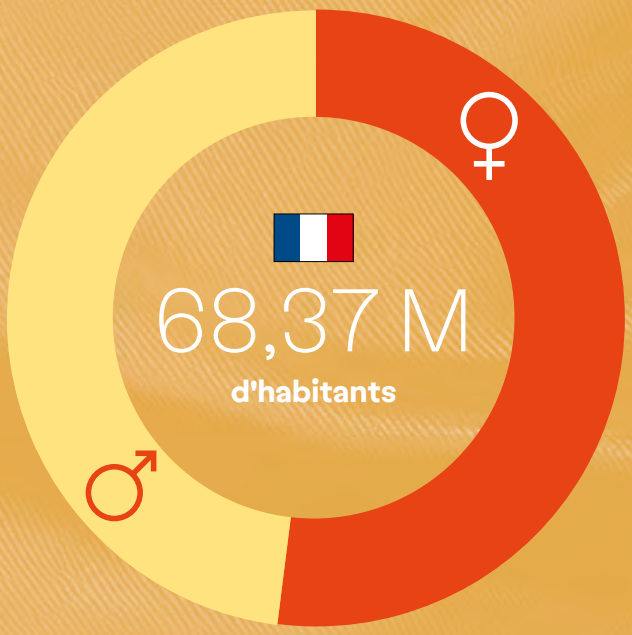
Réseau routier français 128
Densités comparées des réseaux d'autoroutes de l'UE 129
Circulation routière par type de véhicules 130
Circulation routière par type de réseaux 131
Circulation sur autoroutes concédées 132
Parcours annuels 133
Île-de-France : trafic sur les radiales autoroutières et le boulevard périphérique de Paris 134
Circulation routière : encombrements 135
Trafic autoroutier entre la France et l'Espagne 136
Trafic autoroutier entre la France et l'Italie 137

11 - Sécurité routière

Évolution de la réglementation en France 140
Quelques réglementations dans l'UE 141
Infractions à la circulation routière en France 142
Accidents corporels (AC) sur l'ensemble du territoire (France métropolitaine) 143
AC par type de milieu 144
AC par type de réseau 146
AC sur le réseau autoroutier concédé 148
AC par catégorie de véhicules 149
Tués par catégories d'usagers 150
AC avec présence de poids lourds 151
UE : Nombres de tués 152
UE : Nombres de tués en fonction de la circulation routière 153
UE : Nombres de tués en fonction du parc de voitures 154
Permis de conduire : détention et délivrance (France métropolitaine) 155

À retenir

En 2023, la population française est de :



51,5 % de femmes
48,4 % d'hommes

Dont 66 142 961 en France métropolitaine

80 % de la population a

+ de 20 ans

28 % de la population a

+ de 60 ans

Économie générale

En 2023, le PIB de la France s'élève à :

2 822 Mrds
d'euros

Le déficit du commerce extérieur de la France s'élève à :

123 Mrds
d'euros

Les échanges de biens entre les membres de l'UE (27) s'élèvent à :

4 039 Mrds
d'euros

Démographie 08

Produit intérieur brut (PIB) France 10

Produit intérieur brut (PIB) Europe 12

Évolution du PIB pour quelques États ou groupes d'États 13

Commerce extérieur en Europe : part de l'Union européenne à 27 14

Commerce extérieur en Europe (UE27 et Royaume Uni) : structure 15

Commerce extérieur de la France 16

RETOUR SOMMAIRE GÉNÉRAL

Démographie

RÉPARTITION DE LA POPULATION SELON LE ZONAGE EN ÉTABLISSEMENTS PUBLICS DE COOPÉRATION INTERCOMMUNALE (EPCI) FRANCE (Y COMPRIS DOM)AU 1ER JANVIER 2024

	NOMBRE D'EPCI	POPULATION TOTALE (MILLIONS)	POURCENTAGE DE LA POPULATION	PART DES MOINS DE 25 ANS	PART DES 65 ANS ET PLUS	POPULATION MOY. / EPCI (EN MILLIERS)	NOMBRE DE COMMUNES	RÉPARTITION (EN %)
MÉTROPOLES	**22**	**19,5**	**29,1 %**	**31,8 %**	**16,9 %**	**877,2**	**967**	**2,8 %**
COMMUNAUTÉS URBAINES	**14**	**3,1**	**4,6 %**	**31,8 %**	**19,6 %**	**225,6**	**658**	**1,9 %**
COMMUNAUTÉS D'AGGLOMÉRATION, À DOMINANTE:	**229**	**22,9**	**34,3 %**	**29,6 %**	**20,2 %**	**105,2**	**7 459**	**21,3 %**
URBAINE	173	19,3	28,8 %	30,1 %	19,7 %	111,5	5 161	14,8 %
RURALE PÉRIURBAINE	32	2,6	3,9 %	27,2 %	23,2 %	81,7	1 469	4,2 %
RURALE AUTONOME	16	1,0	1,6 %	27,0 %	23,8 %	65,0	829	2,4 %
COMMUNAUTÉS DE COMMUNES, À DOMINANTE:	**990**	**21,5**	**32,1 %**	**27,5 %**	**22,2 %**	**22,0**	**25 860**	**74,0 %**
URBAINE	175	5,4	8,1 %	28,6 %	20,2 %	30,9	2 581	7,4 %
RURALE PÉRIURBAINE	360	7,8	11,6 %	28,6 %	20,2 %	21,5	9 669	27,7 %
RURALE AUTONOME	457	8,3	12,4 %	27,7 %	25,3 %	18,2	13 610	38,9 %
FRANCE	**1 254**	**68,9**	**100 %**	**30 %**	**20 %**	**54,9**	**34 935**	**100 %**

Source : INSEE-DGCL

L'ultime recensement général traditionnel avait été effectué en 1999. Désormais, cette procédure est remplacée par des enquêtes annuelles de recensement, étalées sur plusieurs années.
Deux entités nouvelles, les « métropoles » (plus de 300 000 habitants) et les « pôles métropolitains » (ensembles plus étendus comprenant une communauté de plus de 150 000 habitants) ont été instituées par la loi du 16 décembre 2010 sur la réforme territoriale. L'intercommunalité a également été renforcée par la loi MAPTAM du 27 janvier 2014 et par la loi NOTRe (Nouvelle Organisation Territoriale de la République) du 7 août 2015.
Administrativement, au 1er janvier 2024, la France comporte 34 935 communes, le plus souvent regroupées en intercommunalités ou établissements publics de coopération intercommunale (1254 EPCI) : **21 métropoles, 14 communautés urbaines, 227 communautés d'agglomérations et 992 communautés de communes.**

POPULATION DE LA FRANCE MÉTROPOLITAINE (MILLIONS)

	2013	2014	2015	2016	2017	2018	2019	2020	2021	2022	2023
POPULATION EN MILIEU D'ANNÉE	63,5	63,9	64,1	64,4	64,6	64,9	65,2	65,4	65,6	65,8	66,0
NOMBRE DE MÉNAGES	28,7	29,0	29,2	29,4	29,7	30,0	30,2	30,5	30,8	31,1	31,3
PERSONNES PAR MÉNAGE	2,2	2,2	2,2	2,2	2,2	2,2	2,2	2,1	2,1	2,1	2,1

Source : INSEE

Le terme de « ménage » utilisé en comptabilité publique désigne l'entité constituée par l'occupant ou les occupants habituels d'une résidence principale, que ceux-ci aient ou non des liens de parenté. La « personne de référence » d'un ménage correspond approximativement à l'ancien « chef de famille ».
Depuis vingt ans, la population de la France métropolitaine augmente en moyenne de 0,5 % par an. Le nombre de ménages, qui détermine dans une large mesure le parc automobile, augmente quant **à lui d'environ 0,8 % par an, en raison des dissolutions et des recompositions des familles.**
La répartition par tranche d'âges est indiquée ci-dessous ; le nombre de personnes en âge de conduire a été mis en valeur : **plus de 52 millions de personnes ont 18 ans ou plus.**

Depuis vingt ans, la population de la France métropolitaine augmente en moyenne de 0,5 % par an.

RÉPARTITION PAR TRANCHES D'ÂGE FIN 2023 (MILLIONS)

	MOINS DE 18 ANS	18 À 29 ANS	30 À 59 ANS	60 À 69 ANS	70 À 79 ANS	80 ANS ET PLUS	TOTAL	18 ANS ET PLUS
NOMBRE D'HOMMES	7,0	4,6	12,2	3,8	2,9	1,5	32,1	**25,1**
NOMBRE DE FEMMES	6,6	4,5	12,7	4,2	3,6	2,6	34,1	**27,4**
NOMBRE D'INDIVIDUS	13,6	9,1	24,9	7,9	6,5	4,1	66,1	**52,5**

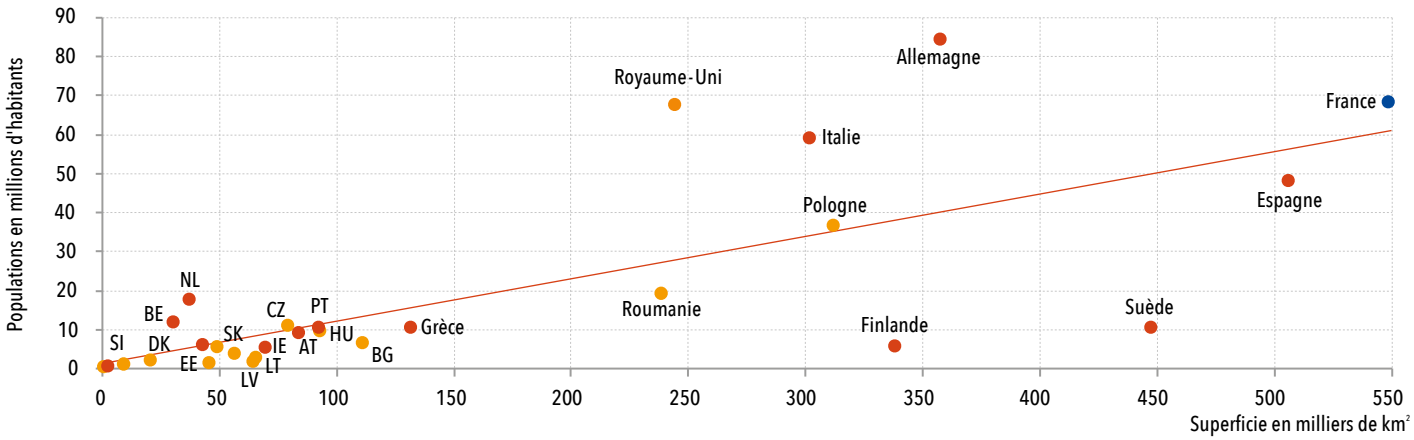
Source : INSEE

UNION EUROPÉENNE : SUPERFICIES ET POPULATIONS FIN 2022

	Adhésion			SUPERFICIE (1 000 KM²)	POPULATION (MILLIONS D'HABITANTS)	DENSITÉ (HABITANTS/KM2)	POURCENTAGE DE LA SUPERFICIE	POURCENTAGE DE LA POPULATION
UE14	1958	BE	BELGIQUE	31	11,7	383	0,7 %	2,6 %
NEM	2007	BG	BULGARIE	111	6,4	58	2,7 %	1,4 %
NEM	2004	CZ	RÉP. TCHÈQUE	79	10,8	137	1,9 %	2,4 %
UE14	1973	DK	DANEMARK	43	5,9	138	1,0 %	1,3 %
UE14	1958	DE	ALLEMAGNE	358	84,4	236	8,6 %	18,8 %
NEM	2004	EE	ESTONIE	45	1,4	30	1,1 %	0,3 %
UE14	1973	IE	IRLANDE	70	5,3	75	1,7 %	1,2 %
UE14	1981	EL	GRÈCE	132	10,4	79	3,2 %	2,3 %
UE14	1986	ES	ESPAGNE	506	48,1	95	12,2 %	10,7 %
UE14	1958	FR	FRANCE	549	68,2	124	13,3 %	15,2 %
NEM	2013	HR	CROATIE	57	3,9	68	1,4 %	0,9 %
UE14	1958	IT	ITALIE	302	59,0	195	7,3 %	13,1 %
NEM	2004	CY	CHYPRE	9	0,9	100	0,2 %	0,2 %
NEM	2004	LV	LETTONIE	65	1,9	29	1,6 %	0,4 %
NEM	2004	LT	LITUANIE	65	2,9	44	1,6 %	0,6 %
UE14	1958	LU	LUXEMBOURG	3	0,7	255	0,1 %	0,1 %
NEM	2004	HU	HONGRIE	93	9,6	103	2,2 %	2,1 %
NEM	2004	MT	MALTE	0	0,5	1715	0,0 %	0,1 %
UE14	1958	NL	PAYS-BAS	37	17,8	477	0,9 %	4,0 %
UE14	1995	AT	AUTRICHE	84	9,1	109	2,0 %	2,0 %
NEM	2004	PL	POLOGNE	312	36,8	118	7,5 %	8,2 %
UE14	1986	PT	PORTUGAL	92	10,5	113	2,2 %	2,3 %
NEM	2007	RO	ROUMANIE	238	19,1	80	5,8 %	4,2 %
NEM	2004	SI	SLOVÉNIE	20	2,1	104	0,5 %	0,5 %
NEM	2004	SK	SLOVAQUIE	49	5,4	111	1,2 %	1,2 %
UE14	1995	FI	FINLANDE	338	5,6	16	8,2 %	1,2 %
UE14	1995	SE	SUÈDE	447	10,5	24	10,8 %	2,3 %
		UE 14	UNION EUROPÉENNE À 14 PAYS	**2 992**	**347**	**116**		
		NEM	NOUVEAUX ÉTATS MEMBRES (13)	**1 144**	**102**	**89**		
		UE 27	UNION EUROPÉENNE À 27 PAYS	**4 136**	**449**	**109**	**100 %**	**100 %**
		NO	NORVÈGE	244	67,6	277		
		CH	SUISSE	384	5,5	14		
		UK	ROYAUME-UNI	41	8,8	214		

Source : Eurostat

UNION EUROPÉENNE : POPULATIONS 2022 EN FONCTION DES SUPERFICIES



Source : Eurostat

Produit intérieur brut (PIB) France

PRODUIT INTÉRIEUR BRUT ET CONSOMMATION DES MÉNAGES

PRODUIT INTÉRIEUR BRUT (milliards d'euros)

	2013	2014	2015	2016	2017	2018	2019	2020	2021	2022	2023
PIB en prix courants	2 120	2 154	2 201	2 232	2 292	2 355	2 432	2 318	2 508	2 655	**2 822**
PIB prix chaînés base 2020	2 298	2 321	2 346	2 366	2 415	2 455	2 505	2 318	2 478	2 542	**2 565**

PIB ÉVALUATION PAR LA DEMANDE (pourcentages du PIB)

Consommation finale*	79 %	79 %	78 %	79 %	79 %	78 %	78 %	79 %	78 %	79 %	**79 %**
Investissements**	22 %	22 %	22 %	22 %	22 %	23 %	23 %	23 %	23 %	24 %	**23 %**
plus exportations	31 %	31 %	32 %	31 %	32 %	33 %	33 %	29 %	31 %	37 %	**34 %**
moins importations	31 %	31 %	32 %	32 %	33 %	34 %	34 %	30 %	33 %	39 %	**36 %**
Exportations - importations	-1 %	-1 %	0 %	0 %	-1 %	-1 %	-1 %	-2 %	-1 %	-3 %	**-2 %**

* des ménages et des administrations ** ou formation brute de capital fixe (FBCF)

PIB ÉVALUATION PAR LES REVENUS (pourcentages du PIB)

Salaires et charges	52 %	52 %	52 %	52 %	52 %	52 %	51 %	52 %	51 %	52 %	**51 %**
Excédents brut d'exploitation	35 %	35 %	35 %	34 %	34 %	34 %	34 %	35 %	35 %	34 %	**36 %**

PIB ÉVALUATION PAR LA PRODUCTION (pourcentages du PIB)

Valeur ajoutée	89 %	89 %	89 %	89 %	89 %	88 %	88 %	89 %	88 %	89 %	**90 %**
Impôts sur les produits (dont TICPE, TVA, etc.)	11 %	11 %	11 %	12 %	12 %	12 %	12 %	12 %	12 %	12 %	**11 %**

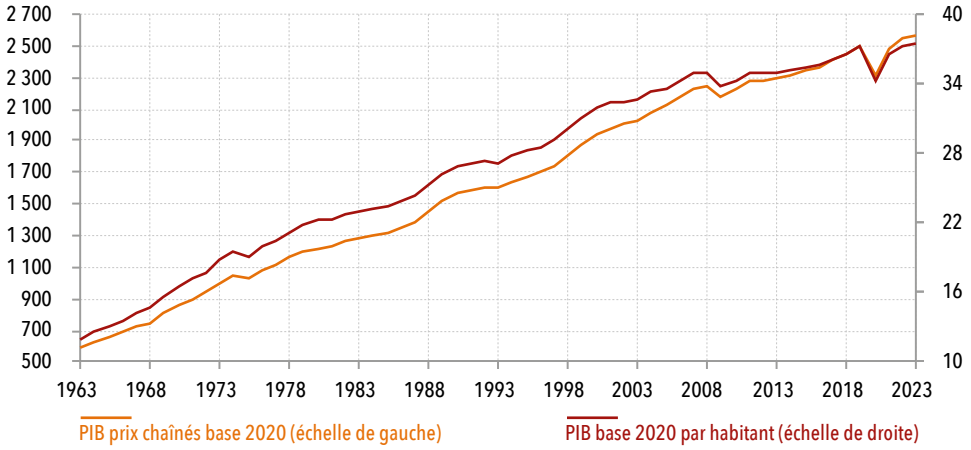
DÉPENSES DE CONSOMMATION DES MÉNAGES (pourcentages du PIB)

En prix courants	1 114	1 126	1 147	1 169	1 195	1 232	1 263	1 190	1 269	1 372	**1 482**
En prix chaînés base 2020	1 169	1 180	1 199	1 219	1 237	1 251	1 272	1 190	1 252	1 291	**1 301**
Consommation des ménages / PIB	53 %	52 %	52 %	52 %	52 %	52 %	52 %	51 %	51 %	52 %	**52 %**

Source : INSEE

Les données de la comptabilité nationale sont fournies, soit en euros courants, soit en « prix chaînés base 2020 », c'est à dire en éliminant la variation des prix ou encore (en simplifiant) en euros constants : les variations d'une année à une autre sont dites respectivement « en valeur » et « en volume ».
Le produit intérieur brut (PIB) peut être évalué selon trois acceptions : demande, revenu, production. Quelle que soit l'acception utilisée, la structure du PIB est remarquablement constante dans le temps. Le commerce extérieur ne participe au PIB que par son solde (exportations – importations) qui est très faible en pourcentage car les exportations et les importations ont le même ordre de grandeur. Toutefois ce solde peut varier de façon importante d'une année à l'autre (basculant par exemple du positif au négatif) et peut donc influer notamment sur l'évolution du PIB (voir page suivante).

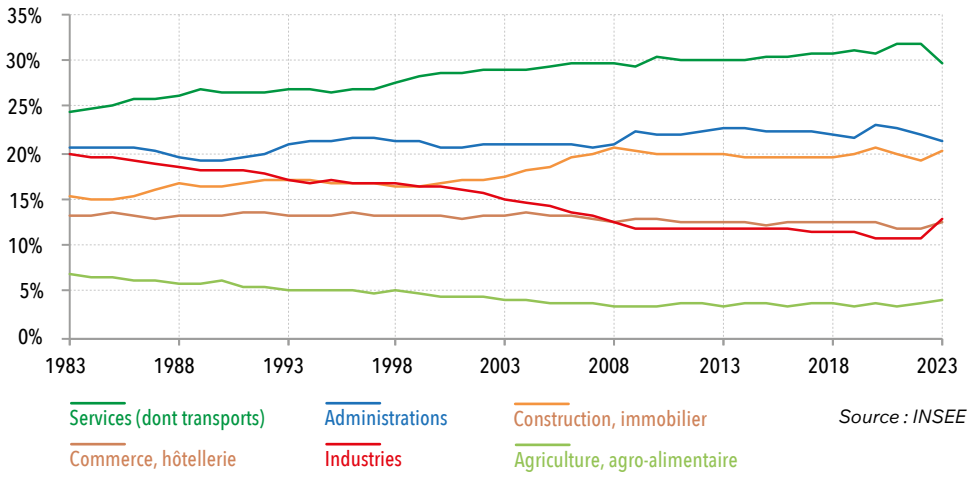
PRODUIT INTÉRIEUR BRUT EN VOLUME BASE 2020
(MILLIARDS D'EUROS ET MILLIERS D'EUROS PAR HABITANT) (EUROS CONSTANTS)



Entre 2013 et 2023, le PIB par habitant en € constants a augmenté de 1%.

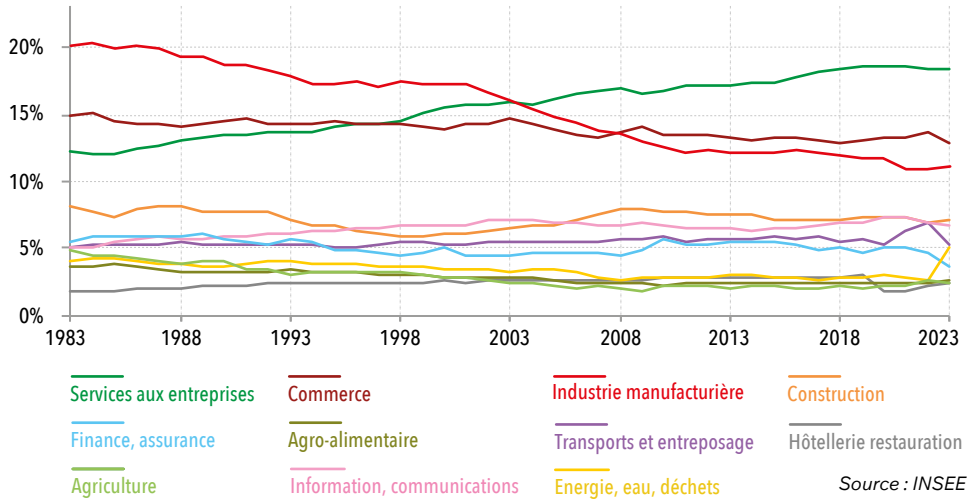
La courbe du PIB national et celle du PIB par habitant, toutes deux exprimées « en volume », présentaient depuis un demi-siècle une allure générale sensiblement rectiligne, en dépit des variations conjoncturelles. Considérée sur longue période, l'augmentation d'une année à la suivante était donc constante en valeur absolue et régulièrement décroissante en pourcentage : en 1960, elle était de l'ordre de 6 % par an ; elle n'était plus que de 1,5 à 2 % en 2007. A partir du second semestre de 2008, la crise financière et économique mondiale a inversé la tendance. Malgré une certaine reprise en 2010, le PIB par habitant n'a pas retrouvé sa tendance antérieure : depuis cette date, l'augmentation moyenne que l'on observait pour ce PIB était inférieure à 1 % par an. La crise sanitaire de 2020 a entrainé une chute du PIB de 7,9 %. En 2023, **le PIB par habitant est remonté de 1,1% au-dessus de celui de 2019, en euros constants.**

BRANCHES D'ACTIVITÉ : POURCENTAGES DE LA VALEUR AJOUTÉE TOTALE



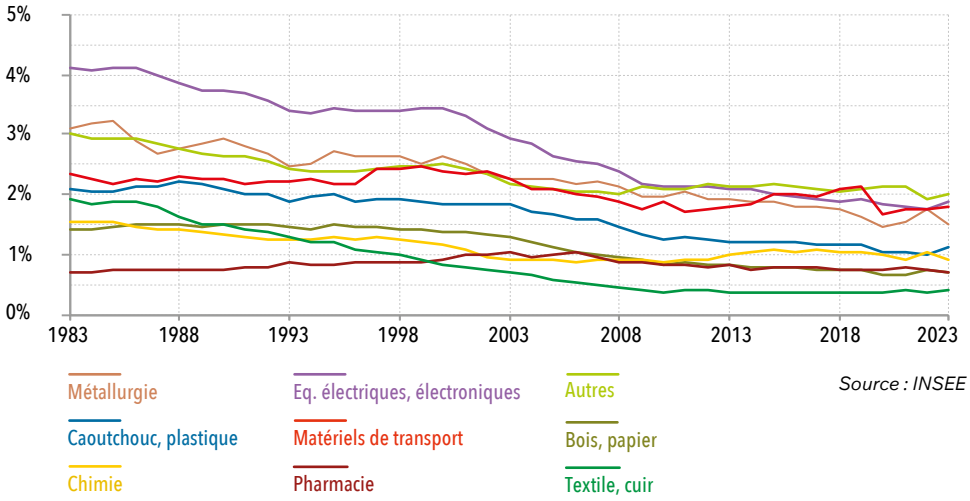
Source : INSEE

BRANCHES D'ACTIVITÉ : POURCENTAGES DE LA VALEUR AJOUTÉE MARCHANDE; BRANCHES MARCHANDES



Source : INSEE

SECTEURS D'ACTIVITÉ : POURCENTAGES DE LA VALEUR AJOUTÉE MARCHANDE; DÉTAIL DES INDUSTRIES (SÉLECTION)



Source : INSEE

Dans l'approche « production », le PIB comporte la somme des valeurs ajoutées des différentes branches d'activité. Les trois graphiques ci-contre donnent un aperçu de l'évolution sur quarante ans des contributions des branches en pourcentages du PIB, en allant du général au détaillé.

Il s'agit bien ici de **pourcentages du PIB, et non de valeurs absolues.** Dans l'interprétation économique, il faut donc tenir compte du fait que, entre 1983 et 2023, **le PIB par habitant, en monnaie constante, a été multiplié par 1,6 et le PIB total, en monnaie constante, par 2** (compte tenu de la croissance de la population).

Les services et les administrations occupent une place importante à l'inverse de l'industrie et du commerce.

Les tendances générales sont celles que l'on observait depuis 40 ans. La crise sanitaire de 2020 a cependant eu des conséquences particulièrement notables sur certaines branches :

Premier graphique. Il concerne l'ensemble de l'économie. En 2023, les services et les administrations continuent à occuper une importance croissante avec respectivement 30 % et 21 %, à l'inverse de l'industrie et du commerce et de l'hôtellerie, qui ne représentent respectivement plus que 13 % et 11 % de la valeur ajoutée totale.

Second graphique. Il concerne la seule valeur ajoutée marchande (donc hors administrations). En 2023 : alors que les services aux entreprises représentent toujours le pourcentage le plus important avec 18,5 %, l'industrie manufacturière reste quasi stable à son niveau le plus bas ; le poids des différentes branches reste également quasi stable, hormis l'hôtellerie-restauration qui croit et finance et transport qui décroissent.

Troisième graphique. Il concerne la valeur ajoutée de certains secteurs de la production industrielle qui a décliné à des rythmes divers au cours des 30 dernières années : en 2023, elles sont quasi stables.

Produit intérieur brut (PIB) en Europe

Le PIB, agrégat économique codifié de façon précise, est universellement utilisé. Ramené au PIB par habitant, il permet des comparaisons entre les États.
La façon dont il est calculé permet d'additionner sans doubles comptes les PIB de tels ou tels ensembles d'États (UE 14, UE 27, zone euro, etc.) à condition de les exprimer dans une unité monétaire commune.
Les variations d'une année à l'autre du PIB « en volume » constituent la « croissance ».

Le PIB peut en outre être exprimé :
- soit en monnaie nationale, éventuellement convertie dans une monnaie de référence, par exemple le dollar US ou l'euro,
- soit à parité de pouvoir d'achat, en « standard de pouvoir d'achat » ou SPA, unité de compte conventionnelle qui tient compte des prix des produits ou des services courants pratiqués dans chaque État, et qui reflète donc les niveaux de vie de façon plus fidèle.

Le tableau et le graphique ci-dessous fournissent les données pour l'année 2023, respectivement en euros courants et en SPA courants par habitant.

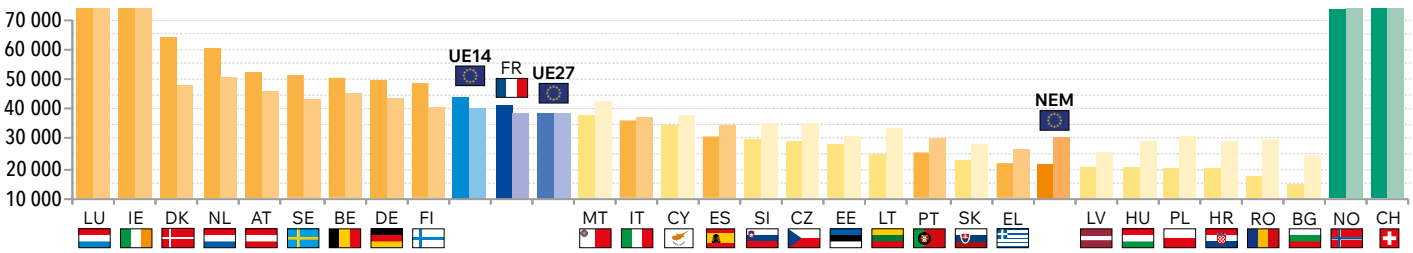
UNION EUROPÉENNE : PRODUIT INTÉRIEUR BRUT EN 2023

	ZONE €		POPULATION (M D'HBTS)	PIB PAR HABITANT (€)	PIB (MRDS €)	PIB PAR HABITANT (SPA)	PIB (MRDS SPA)	TAUX TVA*
UE14	X	BELGIQUE	11,7	50 782	596	45 258	531	21 %
NEM		BULGARIE	6,4	14 689	95	24 334	157	20 %
NEM		RÉP. TCHÈQUE	10,8	29 313	317	35 073	380	21 %
UE14		DANEMARK	5,9	63 451	376	48 435	287	25 %
UE14	X	ALLEMAGNE	84,4	49 616	4 186	44 120	3 722	19 %
NEM	X	ESTONIE	1,4	27 958	38	31 067	42	20 %
UE14	X	IRLANDE	5,3	96 739	510	80 546	425	23 %
UE14	X	GRÈCE	10,4	21 624	225	26 205	273	23 %
UE14	X	ESPAGNE	48,1	31 160	1 498	34 044	1 637	21 %
UE14	X	FRANCE	68,2	41 401	2 822	38 522	2 626	20 %
NEM		CROATIE	3,9	20 268	78	29 330	113	25 %
UE14	X	ITALIE	59,0	36 070	2 128	37 358	2 204	22 %
NEM	X	CHYPRE	0,9	34 039	31	37 888	35	19 %
NEM	X	LETTONIE	1,9	20 750	39	25 731	48	21 %
NEM	X	LITUANIE	2,9	25 826	74	33 439	96	21 %
UE14	X	LUXEMBOURG	0,7	120 019	79	90 731	60	17 %
NEM		HONGRIE	9,6	20 484	197	28 748	276	27 %
NEM	X	MALTE	0,5	38 097	21	42 479	23	18 %
UE14	X	PAYS-BAS	17,8	59 939	1 068	50 710	903	21 %
UE14	X	AUTRICHE	9,1	51 976	473	45 888	418	20 %
NEM		POLOGNE	36,8	20 377	749	30 810	1 132	23 %
UE14	X	PORTUGAL	10,5	25 545	267	30 889	323	23 %
NEM		ROUMANIE	19,1	17 023	324	29 951	571	24 %
NEM	X	SLOVÉNIE	2,1	30 209	64	34 909	74	22 %
NEM	X	SLOVAQUIE	5,4	22 642	123	27 946	152	20 %
UE14	X	FINLANDE	5,6	49 123	273	40 216	224	24 %
UE14		SUÈDE	10,5	51 389	541	43 368	456	25 %
	UE 14	UNION EUROPÉENNE À 14 PAYS	347,1	43 341	15 044	40 592	14 090	
	NEM	NOUVEAUX ÉTATS MEMBRES (13)	101,6	21 151	2 150	30 483	3 099	
	UE 27	UNION EUROPÉENNE À 27 PAYS	448,8	38 314	17 194	38 302	17 188	
	NO	NORVÈGE	5,5	81 749	449	65 686	361	25 %
	CH	SUISSE	8,8	93 808	827	85 532	754	8 %

** Taux normal*

Source : Eurostat

UNION EUROPÉENNE :PRODUIT INTÉRIEUR BRUT PAR HABITANT EN 2023
(FONCÉ : EN EUROS ; CLAIR : EN STANDARD DE POUVOIR D'ACHAT)

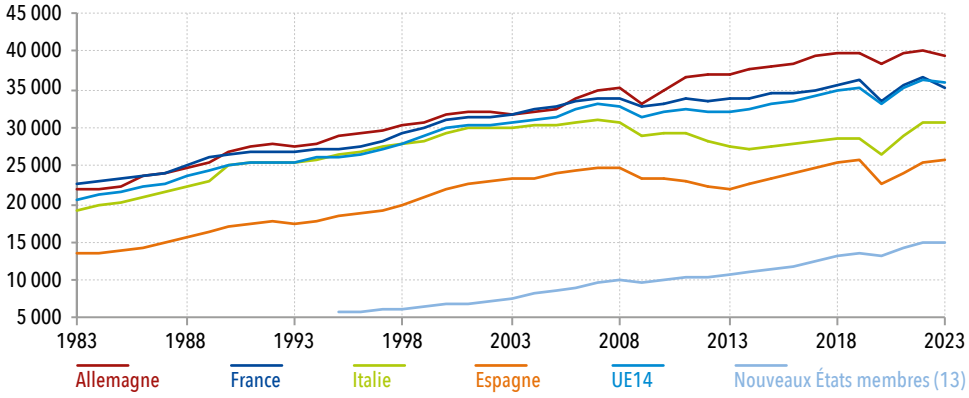


Le Luxembourg, l'Irlande, la Suisse et la Norvège sont hors d'échelle.

Source : Eurostat

Évolution du PIB pour quelques États ou groupes d'États

UNION EUROPÉENNE : PRODUITS INTÉRIEURS BRUTS PAR HABITANT QUELQUES ÉVOLUTIONS EN VOLUME AUX PRIX DE 2020 (EUROS CONSTANTS PAR HABITANT)



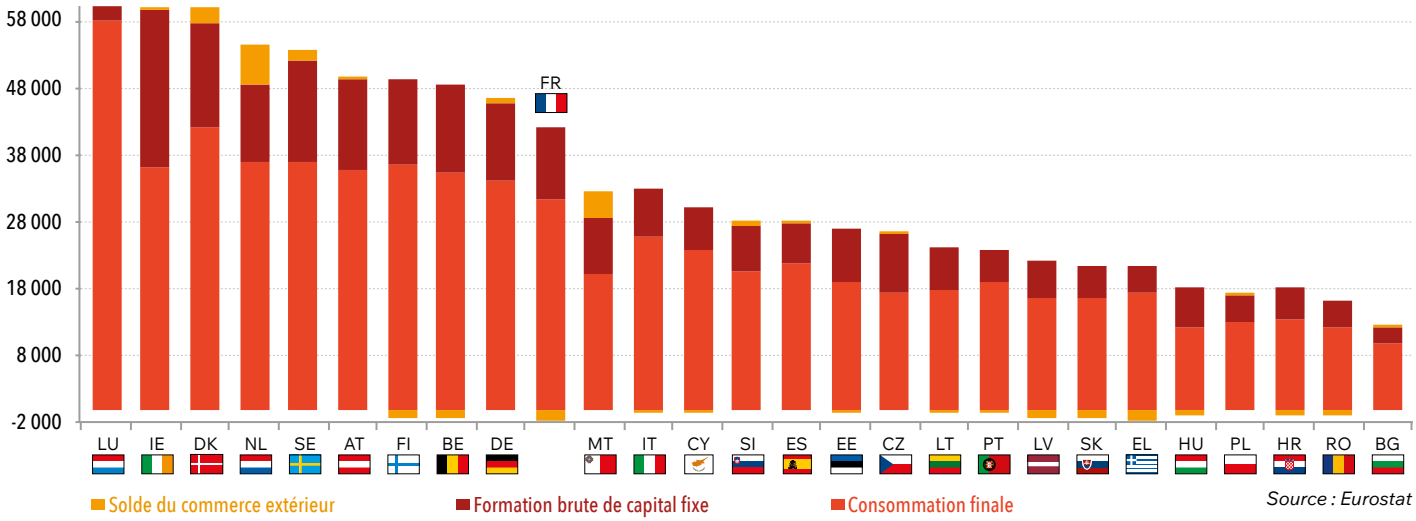
Source : Eurostat

Données manquantes pour certains États en débuts de séries :
UE14 : données partielles entre 1973 et 1989
NEM : données partielles entre 1991 et 1995

Ce graphique montre l'évolution depuis 1982 du PIB par habitant « en volume base 2020 » dans l'UE (UE 14 et NEM) ainsi que dans quelques pays de l'UE 14. Sur longue période et jusqu'à une période récente, les courbes s'écartaient peu d'une tendance linéaire. Pour l'UE 14 dans son ensemble, la croissance en volume d'une année à l'autre était de l'ordre de 3 % par an en 1970. De 2000 à 2007, elle était encore de l'ordre de 2 % par an (pourcentages auxquels s'ajoute évidemment la croissance de la population). Dans les nouveaux États membres qui étaient en phase de rattrapage, elle dépassait 5 % par an.
La crise financière a interrompu cette tendance et entraîné en 2008 et 2009 une récession sans précédent dans tous les États de l'UE. Les années suivantes n'ont pas permis de retrouver les tendances antérieures, beaucoup de pays connaissant une stagnation, voire une décroissance. Depuis 2014, on constatait à nouveau une légère croissance variable selon les pays.
La crise de la Covid 19 en 2020 a entrainé une baisse très importante du PIB par habitant pour tous les pays européens : en moyenne, l'UE14 a été plus touchée que les NEM (respectivement -6 % et -4 %), avec des baisses de près de 12 % pour l'Espagne, de près de 8 % pour la France et l'Italie et de 4 % pour l'Allemagne. Depuis, on a observé une hausse moyenne de 3,5 % par an sans pour autant revenir au niveau de 2019 pour certains pays.

Décomposition simplifiée du PIB

UNION EUROPÉENNE : COMPOSANTES (SIMPLIFIÉES) DU PIB EN 2023
(EUROS COURANTS PAR HABITANT)



Source : Eurostat

(Le Luxembourg, l'Irlande et le Danemark sont hors d'échelle)

Ce graphique indique la répartition du PIB entre les trois grandes composantes de l'approche « demande » : consommation finale des ménages et des administrations, formation brute de capital fixe (investissement) et solde du commerce extérieur (exportations moins importations), ce dernier pouvant être positif ou négatif.

Sauf dans quelques cas particuliers, la consommation finale varie entre 70 et 80 % du PIB et l'investissement entre 20 et 30 %.
Comme les États de l'UE commercent principalement entre eux, leurs PIB respectifs ne sont pas indépendants, les exportations des uns étant des importations pour les autres.

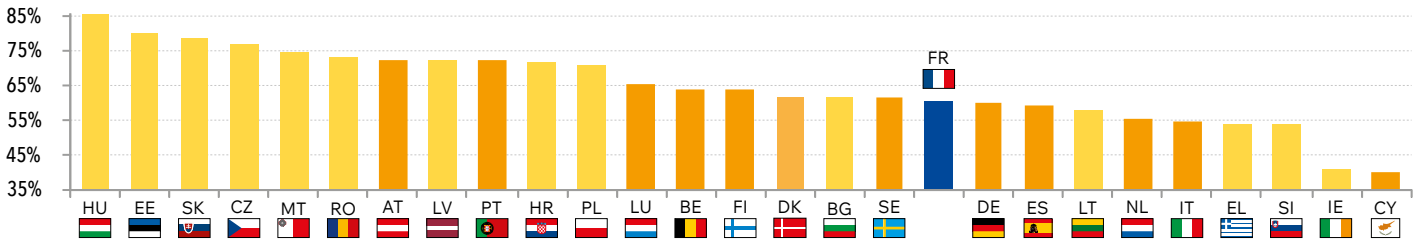
Commerce extérieur en Europe : part de l'Union européenne à 27

ÉCHANGES DE BIENS EN 2023 (MILLIARDS D'EUROS)

		IMPORTATIONS				EXPORTATIONS				BALANCE COMMERCIALE			
		DE L'UE 27	DES PAYS TIERS	(DONT UK)	PART DE L'UE	VERS L'UE 27	VERS PAYS TIERS	(DONT VERS UK)	PART DE L'UE	AVEC UE 27	AVEC PAYS TIERS	(DONT AVEC UK)	TOTALE
BE	BELGIQUE	315	199	21	61 %	351	174	29	67 %	36	-25	9	11
BG	BULGARIE	30	20	0	60 %	28	16	1	63 %	-2	-4	0	-5
CZ	RÉP. TCHÈQUE	156	58	3	73 %	193	44	9	81 %	36	-14	6	22
DK	DANEMARK	76	35	3	68 %	67	54	6	55 %	-10	18	3	9
DE	ALLEMAGNE	883	473	30	65 %	860	715	78	55 %	-23	241	48	218
EE	ESTONIE	18	3	0	85 %	13	5	0	74 %	-5	2	0	-3
IE	IRLANDE	55	85	27	39 %	81	112	22	42 %	26	27	-5	53
EL	GRÈCE	42	41	1	51 %	29	22	2	57 %	-13	-19	1	-32
ES	ESPAGNE	241	193	10	55 %	246	144	23	63 %	5	-49	12	-44
FR	FRANCE	471	258	24	65 %	334	269	36	55 %	-138	11	12	-127
HR	CROATIE	30	10	0	76 %	16	8	0	67 %	-15	-2	0	-17
IT	ITALIE	336	256	9	57 %	324	302	26	52 %	-12	46	17	34
CY	CHYPRE	8	6	1	57 %	1	4	0	23 %	-6	-2	-1	-8
LV	LETTONIE	21	5	0	81 %	13	8	1	64 %	-7	3	1	-4
LT	LITUANIE	5	3	0	63 %	2	2	0	53 %	-3	-1	0	-5
LU	LUXEMBOURG	32	13	1	70 %	24	16	1	61 %	-7	2	1	-5
HU	HONGRIE	22	2	0	91 %	13	3	0	79 %	-9	1	0	-8
MT	MALTE	100	44	1	69 %	118	31	4	79 %	17	-13	3	5
NL	PAYS-BAS	320	459	32	41 %	604	262	48	70 %	284	-197	16	87
AT	AUTRICHE	158	51	2	76 %	144	63	5	69 %	-14	12	3	-2
PL	POLOGNE	231	111	4	67 %	263	89	18	75 %	32	-22	13	11
PT	PORTUGAL	78	27	1	75 %	54	23	4	70 %	-24	-4	3	-28
RO	ROUMANIE	89	33	1	73 %	68	25	3	73 %	-22	-7	2	-29
SI	SLOVÉNIE	32	34	0	49 %	40	28	1	59 %	7	-6	1	1
SK	SLOVAQUIE	83	22	1	79 %	84	25	5	77 %	1	3	3	4
FI	FINLANDE	54	23	1	70 %	43	33	3	57 %	-11	10	1	0
SE	SUÈDE	120	58	6	67 %	101	82	10	55 %	-20	24	4	4
UE 27	UNION EUROPÉENNE À 27 PAYS	**4 008**	**2 523**	**181**	**61 %**	**4 113**	**2 558**	**336**	**62 %**	**105**	**35**	**155**	**140**

Source : Eurostat

PART DES ÉCHANGES DE BIENS AU SEIN DE L'UE27 DANS LE COMMERCE EXTÉRIEUR DES ÉTATS MEMBRES EN 2023
(POURCENTAGES DES VALEURS DE BIENS)



Source : Eurostat

En commerce extérieur, on distingue traditionnellement les échanges de marchandises ou de « biens » qui nécessitent des moyens de transports, et les échanges de « services » par définition immatériels (services aux entreprises dont les services de transport, voyages, services financiers, d'assurance, de communication, etc.).
Les échanges de biens peuvent être exprimés, soit en valeurs des marchandises transportées, soit dans une unité physique, le plus souvent la tonne malgré l'extrême diversité des marchandises et de leurs conditionnements (depuis les pondéreux jusqu'aux matériels électroniques). Les échanges de services sont évidemment exprimés en valeurs.
Le tableau et le graphique ci-dessus montrent que les États membres de l'UE27 échangent des biens entre eux pour plus de 61 % de leurs échanges (et pour 4 % avec le Royaume-Uni), importations comme exportations (en valeurs).
Par définition, les échanges entre les États de l'UE devraient être équilibrés, puisqu'ils sont « internes » à l'UE. La différence provient du mode de comptabilisation des importations, évaluées « coût assurance fret » ou CAF, et des exportations, évaluées « franco à bord » ou FAB, ainsi que de quelques divergences statistiques.
Le solde des échanges de l'UE avec le reste du monde est positif en 2023.
Les deux tableaux triangulaires ci-contre donnent les échanges de biens entre États (ou États regroupés pour alléger les tableaux). Les quantités ou valeurs échangées dépendent évidemment des poids économiques et démographiques respectifs, mais aussi de l'éloignement géographique : les États échangent préférentiellement avec leurs voisins immédiats, comme on peut le voir sur les tableaux. À titre d'exemple, le commerce entre l'Allemagne, la France et le Benelux représente 27 % des échanges intérieurs à l'UE27 en valeur et 39 % en tonnage (influence des grands ports).
On notera enfin que les marchandises échangées au sein de l'UE27 « valent » actuellement en moyenne environ 2 515 euros par tonne ; cette moyenne cache évidemment de grandes disparités, comme le montre le tableau ci-contre, relatif aux échanges de la France en 2019.

Commerce extérieur en Europe (UE27 et Royaume Uni) : structure

ÉCHANGES DE BIENS ENTRE ÉTATS DE L'UNION EUROPÉENNE EN 2023 (MILLIARDS D'EUROS)

	ROYAUME-UNI	IRLANDE	FRANCE	ESPAGNE PORTUGAL	BENELUX	ALLEMAGNE	AUTRICHE CROATIE SLOVÉNIE	ITALIE MALTE	SUÈDE DANEMARK	R. TCHÉQUE SLOVAQUIE HONGRIE	GRÈCE CHYPRE	FINLANDE PAYS BALTES	POLOGNE	ROUMANIE BULGARIE
ROYAUME-UNI		49	60	38	131	109	9	35	24	23	4	8	22	5
IRLANDE			21	9	50	33	2	10	4	5	1	1	3	1
FRANCE				121	225	195	17	110	24	36	6	8	33	14
ESPAGNE PORTUGAL				53	88	114	10	76	16	23	7	6	21	10
BENELUX					177	477	35	102	74	60	10	31	63	20
ALLEMAGNE							163	162	89	241	13	37	185	54
AUTRICHE CROATIE SLOVÉNIE							19	47	8	61	2	4	21	12
ITALIE MALTE								2	19	41	14	9	35	27
SUÈDE DANEMARK									25	16	2	37	28	4
R. TCHÈQUE SLOVAQUIE HONGRIE										61	3	8	68	30
GRÈCE CHYPRE											4	1	3	9
FINLANDE PAYS BALTES												26	20	2
POLOGNE														14
ROUMANIE BULGARIE														9

TOTAL : 4 038 milliards d'euros pour l'UE27 et 517 milliards d'euros pour l'UK avec l'UE27

Source : Eurostat

ÉCHANGES DE BIENS ENTRE ÉTATS DE L'UNION EUROPÉENNE EN 2023 (MILLIONS DE TONNES)

	ROYAUME-UNI	IRLANDE	FRANCE	ESPAGNE PORTUGAL	BENELUX	ALLEMAGNE	AUTRICHE CROATIE SLOVÉNIE	ITALIE MALTE	SUÈDE DANEMARK	R. TCHÉQUE SLOVAQUIE HONGRIE	GRÈCE CHYPRE	FINLANDE PAYS BALTES	POLOGNE	ROUMANIE BULGARIE
ROYAUME-UNI		27	13	17	74	20	1	7	15	2	2	7	6	1
IRLANDE			3	3	6	2	0	1	1	0	0	1	1	0
FRANCE				52	123	52	4	30	5	5	2	4	7	3
ESPAGNE PORTUGAL				33	32	23	2	24	6	3	4	5	6	6
BENELUX					165	283	8	23	27	11	4	17	22	6
ALLEMAGNE							51	36	33	52	2	12	59	7
AUTRICHE CROATIE SLOVÉNIE							15	33	2	33	1	1	7	4
ITALIE MALTE								1	5	15	7	3	8	7
SUÈDE DANEMARK									12	3	1	27	10	1
R. TCHÈQUE SLOVAQUIE HONGRIE										27	1	2	40	12
GRÈCE CHYPRE											2	0	1	8
FINLANDE PAYS BALTES												23	14	1
POLOGNE														4
ROUMANIE BULGARIE														8

TOTAL : 1 606 millions de tonnes pour l'UE27 et 192 millions de tonnes pour l'UK avec l'UE27

Source : Eurostat

FRANCE : APERÇUS DES PRIX MOYENS DE LA TONNE TRANSPORTÉE EN 2019 (EUROS PAR TONNE TRANSPORTÉE)

	ROUTE	FER	FLUVIAL	MARITIME	AÉRIEN
Au sein de l'UE28	2 015	1 453	217	738	ns
Importations hors UE	5 311	456	120	389	110 160
Exportations hors UE	3 406	1 192	99	1 184	131 412

Source : Eurostat

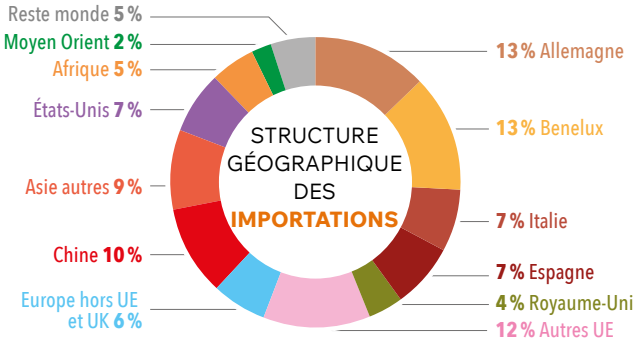
Commerce extérieur de la France

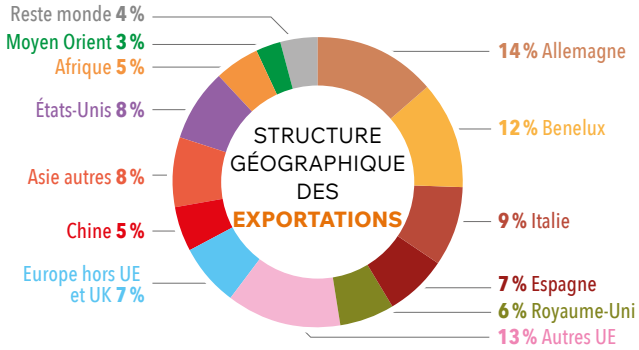
Les graphiques ci-dessous fournissent quelques aperçus sur le commerce extérieur de la France. Il s'agit ici surtout des échanges de « biens », hors matériel militaire, qui caractérisent la compétitivité des industries françaises à l'égard de la concurrence internationale. Les pourcentages et ratios ont trait à la valeur des biens (et non à leur tonnage).

En 2023, les importations de biens s'élèvent à 720 milliards d'euros et les exportations de biens à 598 milliards d'euros. La balance commerciale* est donc déficitaire de 123 milliards d'euros.

** Au sens de la comptabilité nationale française, la « balance commerciale » ne concerne que les échanges de biens ; certains pays y incluent aussi les échanges de services.*

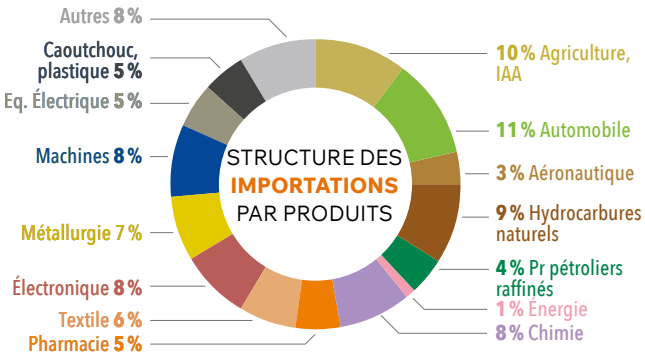
STRUCTURES DES ÉCHANGES DE BIENS PAR PAYS ET PAR PRODUITS, EN VALEUR ; ANNÉE 2023

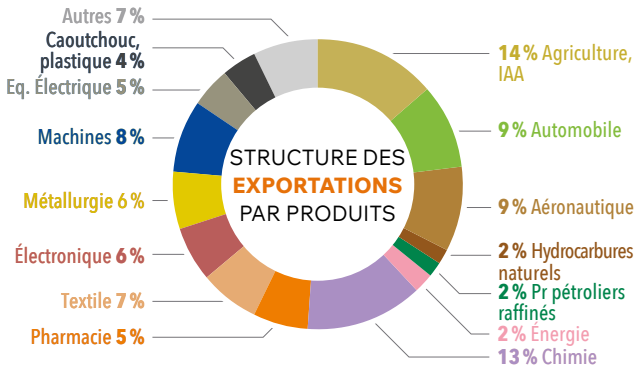




Source : Douanes

Que ce soit en importations ou en exportations, la France échange environ 50 % des biens avec les pays frontaliers dont le Royaume-Uni (respectivement 46 et 52 %).

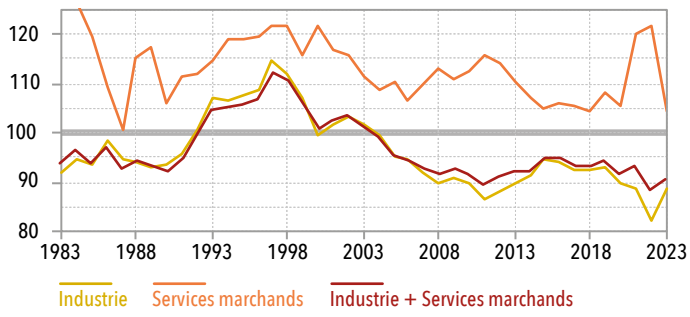




Source : Douanes

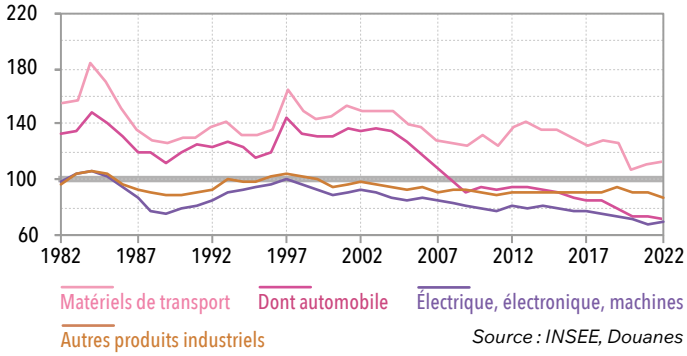
Les importations énergétiques représentent environ 103 milliards d'euros, en forte hausse par rapport à 2022, du fait de la baisse de la facture énergétique.

TAUX DE COUVERTURE



Source : INSEE, Douanes

TAUX DE COUVERTURE : DÉTAIL INDUSTRIE



Source : INSEE, Douanes

Ces deux graphiques représentent pour différents secteurs économiques le « **taux de couverture** », c'est-à-dire le **rapport entre les exportations et les importations en valeur. La valeur 100 correspond à l'équilibre,** une valeur inférieure à 100 correspond à un déficit de la balance commerciale et inversement. Les échanges de services sont à peu près équilibrés, alors que l'industrie dans son ensemble présente un taux de couverture de 89. En détaillant plus précisément, on constaterait que deux secteurs de l'industrie dépassent 100 : la construction aéronautique (223) et la pharmacie (101). Tous les autres secteurs industriels ont un taux de couverture inférieur à 100, du textile (88) aux machines (83) et à la construction automobile (70).

THE EXTRA MILE LE CLUB

CONDUIRE L'INNOVATION, PARTAGER LA VISION

Dans **un secteur automobile en pleine mutation**, et face à des défis sans précédent, les dirigeants ont besoin d'un espace dédié pour échanger, s'inspirer et anticiper les défis de demain.

THE EXTRA MILE Le Club vise à fédérer une **communauté sélective**, où décideurs et leaders échangent, collaborent et s'inspirent mutuellement pour accélérer la transformation de la filière automobile de demain.

Nous offrons à nos membres l'opportunité de réfléchir au-delà des cadres traditionnels et de leur domaine d'activité.

ADHÉREZ
À **THE EXTRA MILE Le Club**
et rejoignez une nouvelle communauté

contact@the-extra-mile.fr

Organisé par

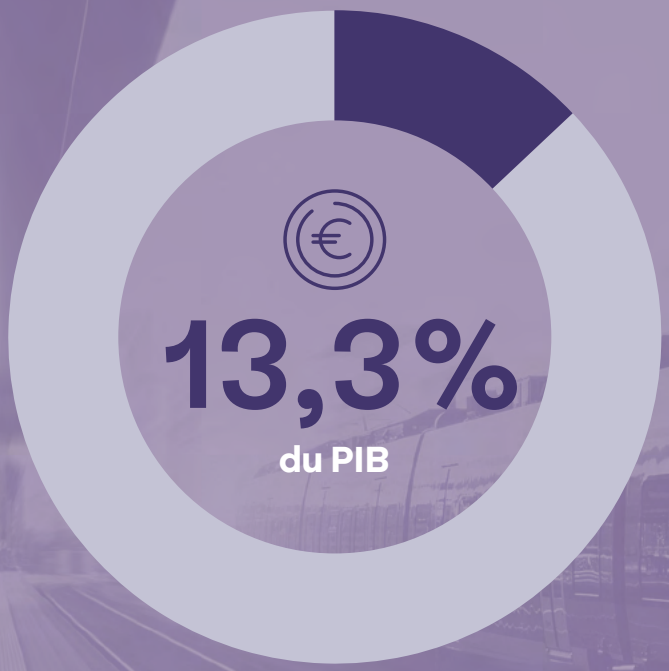
EQUIP'AUTO SAS

En partenariat avec

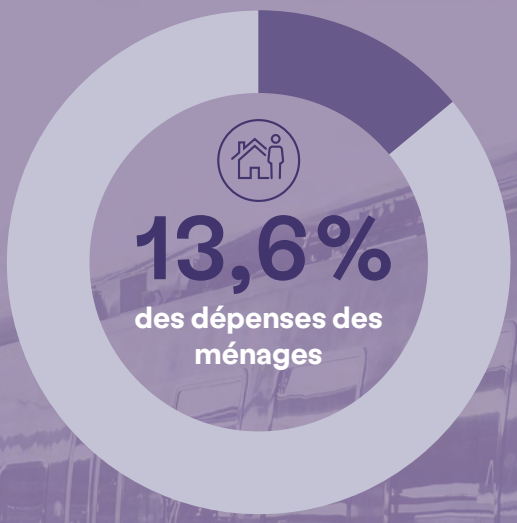
Challenges

À retenir

En 2023, la valeur ajoutée du transport représente :



Les dépenses de transport représentent :



dont 11,3 % pour le transport individuel

Motorisation des ménages :

84%
des ménages disposent **d'une voiture au moins**

36%
des ménages ont **au moins deux voitures**

En communes rurales, 95% des ménages disposent d'une voiture

En agglomération parisienne, 63% des ménages disposent d'une voiture

Économie des mobilités et usages

L'interview :

Interview de Claude Cham,
Président de la SAS Equip Auto
Directeur Général du Fonds
de Dotation Keyros
A retrouver sur datamove.fr

33%
des investissements privés R&D sont ceux de l'industrie automobile

+ 4 millions
d'emplois en France sont liés aux mobilités

Contribution du transport au produit intérieur brut 20
Dépense de consommation des ménages en transport 22
Dépenses des administrations publiques centrales pour le transport 23
Dépenses des administrations publiques locales pour le transport 24
Dépense de transport dans l'économie 25
Investissements publics en infrastructures 26
Emploi direct dans les transports 27
Emplois liés à la route 28
Recettes spécifiques des administrations 29
L'Agence de financement des infrastructures de transport de France (AFITF) 29
Dépenses des administrations 30
Sociétés concessionnaires d'autoroutes 31
Transports en commun en province : dépenses et recettes commerciales 33
Versement Mobilité (ex versement transport) 34
Motorisation des ménages 35
Les déplacements locaux quotidiens :
- Enquêtes nationales transports et déplacements 38
- Portées, durées et vitesses 40
- Répartition en fonction de la localisation 41
- Répartition en fonction des classes de portées 41

RETOUR SOMMAIRE GÉNÉRAL

Contribution du transport au produit intérieur brut

Le système ESANE (Élaboration des statistiques annuelles d'entreprises) se substitue à partir de 2009 (pour l'exercice 2008) à l'EAE (enquête annuelle d'entreprise), l'INSEE étant désormais le seul maître d'œuvre de la collecte de données. En outre, le changement de nomenclature entraîne une modification du périmètre. Dans les transports les secteurs sont très peu modifiés ; cependant le secteur courrier et poste y est maintenant intégré. Les tableaux ci-après correspondent à l'ancien périmètre.

VALEUR AJOUTÉE DU TRANSPORT DANS L'ÉCONOMIE (MILLIARDS D'EUROS COURANTS)

	2013	2014	2015	2016	2017	2018	2019	2020	2021	2022	2023
TRANSPORT ROUTIER DE MARCHANDISES	20,5	21,1	22,1	22,8	23,2	23,5	22,8	24,2	25,3	26,4	**27,5**
TRANSPORT ROUTIER ET URBAIN DE VOYAGEURS	14,2	14,3	14,8	15,1	15,3	14,9	12,5	10,2	11,6	12,0	**12,7**
TRANSPORT FERROVIAIRE	5,5	5,6	5,7	5,8	6,1	5,6	4,3	2,6	3,4	4,4	**2,7**
TRANSPORT FLUVIAL ET MARITIME	1,6	2,1	2,2	1,3	1,6	1,3	1,3	1,8	1,5	1,0	**-1,5**
TRANSPORT AÉRIEN	6,1	6,2	7,4	7,3	7,5	6,9	6,5	2,3	4,9	8,2	**10,0**
AUXILIAIRES DE TRANSPORT ET AUTRES	28,8	30,0	30,3	31,4	32,9	33,6	34,6	30,9	37,4	42,5	**41,8**
TOTAL VALEUR AJOUTÉE BRANCHE TRANSPORTS	77	79	82	84	87	86	92	72	84	95	**93**
TRANSPORT ROUTIER DE MARCHANDISES POUR COMPTE PROPRE DES ENTREPRISES	29	15	15	16	15	16	16	15	16	31	**31**
TRANSPORT ROUTIER DE VOYAGEURS POUR COMPTE PROPRE DES ENTREPRISES	2	2	2	2	2	2	2	2	2	2	**2**
TRANSPORT INDIVIDUEL EN AUTOMOBILE (COMPTE PROPRE DES MÉNAGES)	126	125	125	129	136	146	148	124	141	158	**167**
DÉPENSES DES ADMINISTRATIONS	71	70	69	66	71	70	74	75	79	80	**82**
VALEUR AJOUTÉE TOTALE DU TRANSPORT	**306**	**292**	**293**	**296**	**311**	**319**	**332**	**288**	**323**	**365**	**375**
PRODUIT INTÉRIEUR BRUT (PIB)	**2 120**	**2 154**	**2 201**	**2 232**	**2 292**	**2 355**	**2 432**	**2 318**	**2 508**	**2 655**	**2 822**

Source : INSEE et SDES

CONTRIBUTION AU PIB (POURCENTAGES)

	2013	2014	2015	2016	2017	2018	2019	2020	2021	2022	2023
TOTAL VALEUR AJOUTÉE BRANCHE TRANSPORTS	3,6 %	3,7 %	3,7 %	3,8 %	3,8 %	3,6 %	3,8 %	3,1 %	3,4 %	3,6 %	**3,3 %**
TRANSPORT ROUTIER DE MARCHANDISES POUR COMPTE PROPRE DES ENTREPRISES	1,4 %	0,7 %	0,7 %	0,7 %	0,7 %	0,7 %	0,7 %	0,7 %	0,7 %	1,2 %	**1,1 %**
TRANSPORT ROUTIER DE VOYAGEURS POUR COMPTE PROPRE DES ENTREPRISES	0,1 %	0,1 %	0,1 %	0,1 %	0,1 %	0,1 %	0,1 %	0,1 %	0,1 %	0,1 %	**0,1 %**
"TRANSPORT INDIVIDUEL EN AUTOMOBILE (COMPTE PROPRE DES MÉNAGES)	5,9 %	5,8 %	5,7 %	5,8 %	6,0 %	6,2 %	6,1 %	5,3 %	5,6 %	5,9 %	**5,9 %**
DÉPENSES DES ADMINISTRATIONS	3,4 %	3,3 %	3,1 %	3,0 %	3,1 %	3,0 %	3,0 %	3,2 %	3,2 %	3,0 %	**2,9 %**
VALEUR AJOUTÉE TOTALE	**14,4 %**	**13,5 %**	**13,3 %**	**13,3 %**	**13,6 %**	**13,6 %**	**13,6 %**	**12,4 %**	**12,9 %**	**13,7 %**	**13,3 %**

Source : INSEE et SDES

Les estimations des dépenses de transport (tableau p.25) comportent nécessairement des doubles comptes, puisque les chiffres d'affaires de certains producteurs sont des marges de transports (consommations intermédiaires) pour d'autres.
Si l'on considère les valeurs ajoutées, on élimine la plupart des doubles comptes. Les tableaux ci-dessus retracent en valeur absolue et en pourcentage par rapport au PIB :

- la valeur ajoutée de la branche des transports (donnant lieu à facturation) ;
- la valeur ajoutée estimée des transports pour compte propre des entreprises (ne donnant pas lieu à facturation à ce titre) ;
- les dépenses de transports individuels des ménages (acquisition et utilisation des automobiles) ;
- les dépenses des administrations.

Les doubles comptes qui subsistent (part des transports facturés dans les dépenses automobiles des ménages et les dépenses des administrations) sont probablement compensés par d'autres dépenses affectées de fait aux transports mais non comptabilisées à ce titre (dépenses régaliennes de police, etc.)
La contribution des transports au PIB évaluée de cette façon **est en 2023 de 13,3 %,** pourcentage quasi stable depuis vingt ans.

En France, la valeur ajoutée du transport représente 13,3 % du PIB, dont près de 6 % dus au transport individuel en automobile.

Dépense de consommation des ménages en transport

DÉPENSE DE CONSOMMATION DES MÉNAGES EN TRANSPORTS INDIVIDUELS (TVA INCLUSE) (MILLIARDS D'EUROS COURANTS)

	2013	2014	2015	2016	2017	2018	2019	2020	2021	2022	2023
ACHATS DES VÉHICULES	34,4	34,4	36,5	39,6	41,7	42,8	43,3	37,2	37,9	37,4	**43,2**
AUTOMOBILES	29,8	29,7	31,6	34,2	35,9	36,8	36,9	30,1	29,8	29,8	**35,4**
AUTRES VÉHICULES*	4,6	4,6	4,9	5,4	5,8	6,0	6,4	7,1	8,1	7,6	**7,9**
UTILISATION DES VÉHICULES	83,8	82,7	80,4	81,0	86,6	94,2	96,1	77,7	94,1	110,5	**113,5**
PIÈCES DÉTACHÉES, ACCESSOIRES	22,6	22,7	23,4	24,4	25,9	27,6	28,8	25,5	29,0	31,2	**33,4**
CARBURANTS ET LUBRIFIANTS	45,3	43,6	40,2	39,1	42,5	47,7	47,3	34,9	44,1	56,3	**55,3**
ENTRETIEN ET RÉPARATIONS	4,1	4,1	4,2	4,4	4,7	4,9	5,2	4,9	5,6	6,0	**6,5**
AUTRES SERVICES	11,8	12,3	12,6	13,0	13,5	14,0	14,8	12,4	15,3	17,1	**18,4**
ASSURANCES AUTOMOBILE	7,9	7,9	7,9	8,0	8,2	8,5	8,7	8,7	9,3	9,7	**10,3**
TOTAL TRANSPORTS INDIVIDUELS	**126,1**	**125,0**	**124,7**	**128,6**	**136,4**	**145,5**	**148,0**	**123,5**	**141,3**	**157,7**	**167,0**

** Y compris camping-cars, caravanes et remorques.*

Source : INSEE

DÉPENSE DE CONSOMMATION DES MÉNAGES EN TRANSPORTS EN COMMUN (TVA INCLUSE) (MILLIARDS D'EUROS COURANTS)

	2013	2014	2015	2016	2017	2018	2019	2020	2021	2022	2023
TRANSPORT FERROVIAIRE	6,8	6,6	6,6	6,4	7,0	6,9	7,3	4,1	5,4	7,3	**7,9**
TRANSPORT EN COMMUN PAR ROUTE	4,8	5,1	5,3	5,4	5,7	6,0	6,3	4,5	5,3	7,0	**8,0**
DONT TAXIS	1,3	1,4	1,4	1,5	1,7	1,9	2,1	1,6	1,9	2,5	**2,9**
TRANSPORT AÉRIEN	9,7	10,0	10,3	10,0	10,8	11,6	12,3	3,5	4,4	11,6	**14,9**
TRANSPORTS URBAINS	2,1	2,3	2,3	2,3	2,5	2,5	2,6	1,6	2,0	2,4	**2,7**
AUTRES TRANSPORTS EN COMMUN	1,3	1,3	1,4	1,4	1,4	1,4	1,4	0,9	1,0	1,4	**0,5**
TOTAL TRANSPORTS EN COMMUN	**24,7**	**25,3**	**25,9**	**25,5**	**27,4**	**28,4**	**29,9**	**14,6**	**18,2**	**29,6**	**34,1**

Source : INSEE

DÉPENSE DE TRANSPORT PAR RAPPORT À LA DÉPENSE DE CONSOMMATION FINALE (POURCENTAGES)
Y COMPRIS ASSURANCES AUTOMOBILES

	2013	2014	2015	2016	2017	2018	2019	2020	2021	2022	2023
DÉPENSE DE CONSOMMATION FINALE DES MÉNAGES (MRD€)	1 114	1 126	1 147	1 169	1 195	1 232	1 263	1 190	1 269	1 372	**1 482**
DÉPENSE DE CONSOMMATION EN TRANSPORTS INDIVIDUELS	11,3 %	11,1 %	10,9 %	11,0 %	11,4 %	11,8 %	11,7 %	10,4 %	11,1 %	11,5 %	**11,3 %**
DÉPENSE DE CONSOMMATION EN TRANSPORTS EN COMMUN	2,2 %	2,2 %	2,3 %	2,2 %	2,3 %	2,3 %	2,4 %	1,2 %	1,4 %	2,2 %	**2,3 %**
DÉPENSE DE CONSOMMATION EN TRANSPORTS	**13,5 %**	**13,3 %**	**13,1 %**	**13,2 %**	**13,7 %**	**14,1 %**	**14,1 %**	**11,6 %**	**12,6 %**	**13,6 %**	**13,6 %**

Source : INSEE

DÉPENSE DE TRANSPORT PAR MÉNAGE (MILLIERS D'EUROS COURANTS)

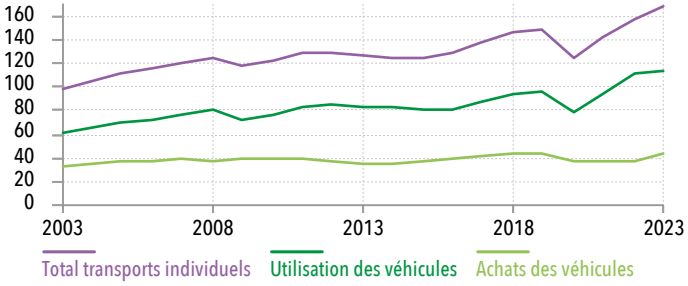
	2013	2014	2015	2016	2017	2018	2019	2020	2021	2022	2023
POPULATION (MILLIONS)	63,8	64,1	64,4	64,7	64,9	64,9	64,9	65,1	65,4	65,8	**66,0**
NOMBRE DE MÉNAGES (MILLIONS)	**27,9**	**28,2**	**28,4**	**28,6**	**28,8**	**29,0**	**29,3**	**29,6**	**29,8**	**31,1**	**31,3**
PERSONNES PAR MÉNAGE	2,3	2,3	2,3	2,3	2,3	2,2	2,2	2,2	2,2	2,1	**2,1**
DÉPENSE DE TRANSPORT INDIVIDUEL	**4,5**	**4,4**	**4,4**	**4,5**	**4,7**	**5,0**	**5,0**	**4,2**	**4,7**	**5,1**	**5,3**
ACHATS DES VÉHICULES*	1,2	1,2	1,3	1,4	1,4	1,5	1,5	1,3	1,3	1,2	**1,4**
UTILISATION DES VÉHICULES	3,0	2,9	2,8	2,8	3,0	3,2	3,3	2,6	3,2	3,6	**3,6**
ASSURANCE AUTOMOBILE	0,3	0,3	0,3	0,3	0,3	0,3	0,3	0,3	0,3	0,3	**0,3**
DÉPENSE DE TRANSPORT EN COMMUN	**0,9**	**0,9**	**0,9**	**0,9**	**1,0**	**1,0**	**1,0**	**0,5**	**0,6**	**1,0**	**1,1**
DÉPENSE DE TRANSPORT TOTALE	**5,4**	**5,3**	**5,3**	**5,4**	**5,7**	**6,0**	**6,1**	**4,7**	**5,3**	**6,0**	**6,4**

** Y compris camping-cars, caravanes et remorques.*

Source : INSEE

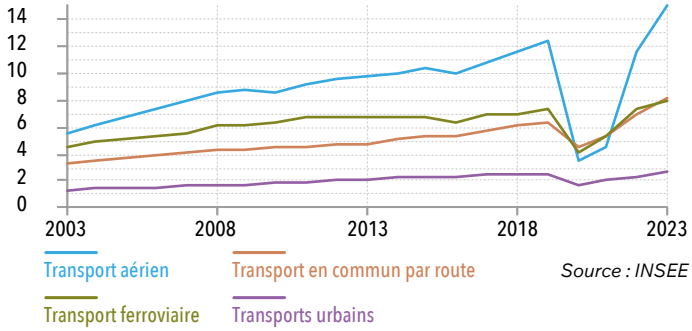
Dépense de consommation des ménages en transport

DÉPENSE DE CONSOMMATION DES MÉNAGES EN TRANSPORT INDIVIDUEL (MILLIARDS D'EUROS)



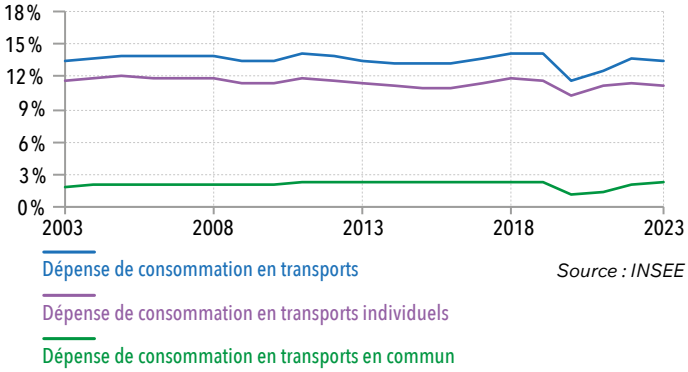
Source : INSEE

DÉPENSE DE CONSOMMATION DES MÉNAGES EN TRANSPORT EN COMMUN (MILLIARDS D'EUROS)



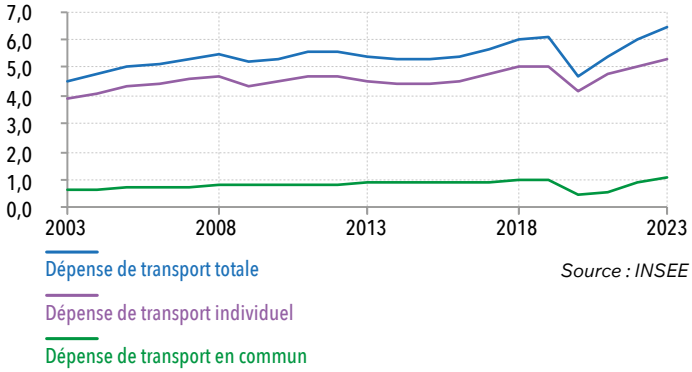
Source : INSEE

PART DANS LA DÉPENSE DE CONSOMMATION TOTALE (POURCENTAGES)



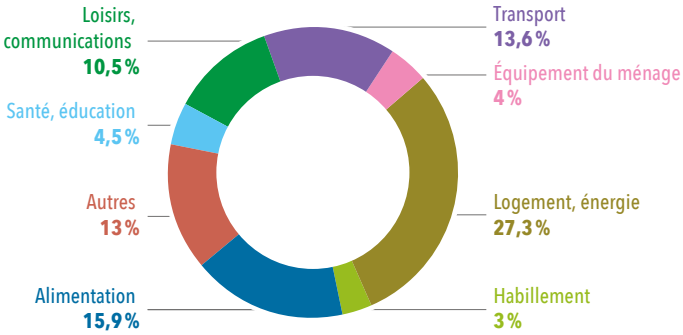
Source : INSEE

DÉPENSE DE CONSOMMATION PAR MÉNAGE (MILLIERS D'EUROS)



Source : INSEE

STRUCTURE DE LA DÉPENSE DE CONSOMMATION DES MÉNAGES EN 2023



Source : INSEE

Les chiffres qui sont retracés sur les tableaux et les graphiques concernent uniquement les dépenses que les ménages consacrent à leurs propres déplacements. Ils sont loin de représenter la part réelle des transports dans leurs dépenses, puisque presque tous les services ou marchandises achetés par les particuliers comportent des coûts d'acheminement qui sont évidemment inclus dans les prix de vente.

Les dépenses en **transports individuels** comportent :

- les achats de véhicules (neufs ou d'occasion) qui en comptabilité publique ne sont pas considérés comme des investissements mais comme des dépenses courantes,
- les dépenses d'utilisation (la catégorie « autres services » comporte entre autres les péages, les redevances de stationnement, les locations de voitures, les auto-écoles),
- les assurances : différence entre les primes et les remboursements de sinistres.

Les dépenses en **transports en commun** donnent lieu au paiement à des entreprises de « transport public de voyageurs », qu'elles soient publiques ou privées : SNCF, RATP, sociétés de transports routiers de voyageurs, taxis, compagnies aériennes, compagnies maritimes, remontées mécaniques, sociétés de déménagement, transports urbains de voyageurs (autobus, métros, tramways).

Les dépenses de transports sont ici rapportées à la « dépense de consommation finale » des ménages, c'est-à-dire l'ensemble des sommes déboursées par les ménages*. La part de la dépense des ménages en transports représente, par rapport à leur dépense de consommation finale, 13,6 % (« coefficient budgétaire » des transports), en baisse par rapport à 2019.

** à distinguer de la « consommation finale effective » qui comporte, en plus de la dépense de consommation, les consommations en nature de services publics, encore désignés par « transferts sociaux ».*

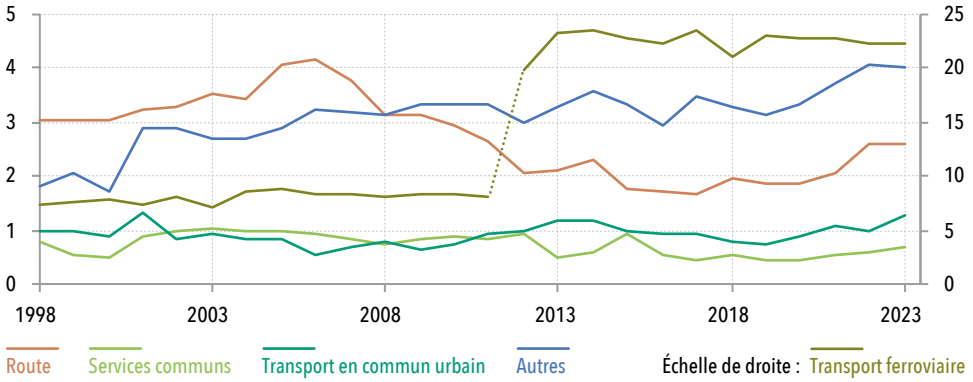
Dépenses des administrations publiques **centrales** pour le transport

DÉPENSES DES ADMINISTRATIONS PUBLIQUES CENTRALES POUR LE TRANSPORT
ADMINISTRATIONS PUBLIQUES CENTRALES (APUC) : L'ÉTAT ET SES ORGANISMES CENTRAUX (DONT SNCF RÉSEAUX)
(MILLIARDS D'EUROS COURANTS TTC)

	2013	2014	2015	2016	2017	2018	2019	2020	2021	2022	2023
APUC DÉPENSES DE FONCTIONNEMENT POUR LE TRANSPORT											
TRANSPORT EN COMMUN URBAIN	0,8	0,8	0,7	0,7	0,8	0,7	0,7	0,8	0,9	0,9	**0,9**
ROUTE	0,8	0,8	0,7	0,7	0,6	0,8	0,9	0,8	0,9	1,3	**0,9**
TRANSPORT FERROVIAIRE	16,8	16,9	17,0	16,7	17,5	15,5	16,6	16,8	16,2	16,2	**17,0**
AUTRES*	2,5	2,5	2,5	2,5	2,5	2,6	2,6	2,6	2,6	2,8	**3,0**
SERVICES COMMUNS	0,5	0,5	0,5	0,5	0,4	0,5	0,4	0,4	0,5	0,5	**0,6**
TOTAL	**21,3**	**21,5**	**21,5**	**21,1**	**21,8**	**20,2**	**21,3**	**21,4**	**21,1**	**21,7**	**22,4**
APUC DÉPENSES D'INVESTISSEMENT POUR LE TRANSPORT											
TRANSPORT EN COMMUN URBAIN	0,4	0,4	0,2	0,2	0,1	0,1	0,0	0,1	0,2	0,1	**0,4**
ROUTE	1,3	1,5	1,0	1,0	1,0	1,2	1,0	1,0	1,2	1,3	**1,6**
TRANSPORT FERROVIAIRE	6,3	6,5	5,9	5,5	6,0	5,6	6,2	5,8	6,4	6,2	**5,3**
AUTRES*	0,8	1,0	0,9	0,5	1,0	0,7	0,5	0,8	1,1	1,3	**1,0**
SERVICES COMMUNS	0,0	0,0	0,4	0,1	0,1	0,0	0,0	0,0	0,1	0,1	**0,1**
TOTAL	**8,9**	**9,5**	**8,4**	**7,3**	**8,2**	**7,5**	**7,8**	**7,8**	**9,0**	**8,9**	**8,4**
APUC DÉPENSES TOTALES POUR LE TRANSPORT											
TRANSPORT EN COMMUN URBAIN	1,2	1,2	1,0	0,9	0,9	0,8	0,7	0,9	1,1	1,0	**1,3**
ROUTE	2,1	2,3	1,8	1,7	1,7	2,0	1,8	1,9	2,1	2,6	**2,6**
TRANSPORT FERROVIAIRE	23,2	23,4	22,9	22,2	23,5	21,1	22,9	22,7	22,7	22,3	**22,3**
AUTRES*	3,3	3,6	3,3	2,9	3,5	3,3	3,1	3,3	3,7	4,1	**4,0**
SERVICES COMMUNS	0,5	0,5	0,9	0,5	0,4	0,5	0,5	0,4	0,5	0,6	**0,7**
TOTAL	**30,2**	**31,0**	**29,9**	**28,4**	**30,0**	**27,7**	**29,0**	**29,2**	**30,1**	**30,6**	**30,8**
DONT CHARGES DE RETRAITE INCLUSES DANS LES DÉPENSES DE FONCTIONNEMENT											
RATP	0,6	0,6	0,6	0,6	0,7	0,7	0,7	0,7	0,7	0,8	**0,8**
ROUTE (CARCEPT + FONGECFA)	0,1	0,2	0,2	0,1	0,1	0,1	0,1	0,1	0,1	0,1	**0,0**
SNCF	3,4	3,4	3,3	3,3	3,3	3,4	3,3	3,4	3,3	3,3	**3,3**

** Fluvial, maritime, aérien ; les versements à l'établissement national des invalides de la Marine (ENIM) ne figurent pas dans ce tableau.* *Source : DGFiP, SDES*

DÉPENSES (FONCTIONNEMENT ET INVESTISSEMENT) DES ADMINISTRATIONS PUBLIQUES CENTRALES POUR LE TRANSPORT (MILLIARDS D'EUROS COURANTS)



À partir de 2012 intégration de SNCF Réseaux dans les administrations publiques.
** Fluvial, maritime, aérien.*
Source : DGFiP, SDES

Sur les dix dernières années, les administrations centrales ont dépensé 11 fois plus pour le ferroviaire que pour la route.

Les dépenses de fonctionnement (ou « dépenses courantes ») sont les salaires et charges du personnel, l'entretien courant, les réparations, le petit matériel, les services, les frais financiers, etc. ;
Les dépenses d'investissement (ou dépenses en capital ou encore formation brute de capital fixe) sont les acquisitions d'immobilisations en général : infrastructures, gros matériel dont les véhicules de transport.

En 2023, les dépenses de l'État pour le ferroviaire représentent environ 72 % du total et pour la route 8 %. Depuis 2013, les dépenses de l'État pour le ferroviaire sont au même niveau, soit plus de 22 milliards d'euros tous les ans : **ainsi, au cours des dix dernières années, l'État a dépensé 11 fois plus pour le ferroviaire que pour la route.**

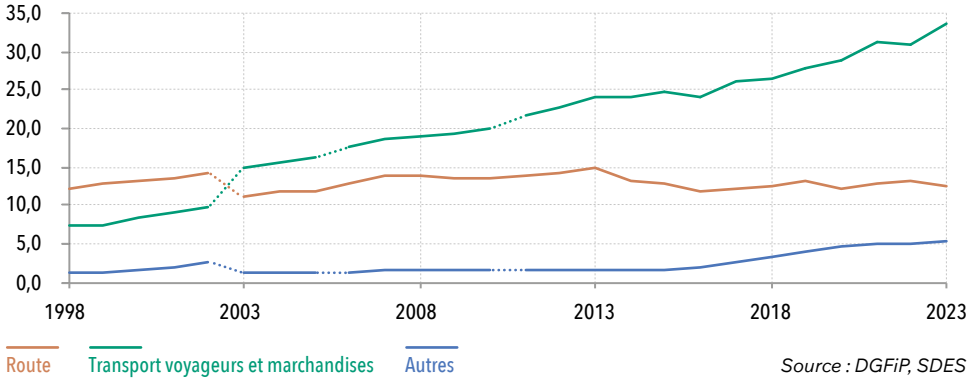
Dépenses des administrations publiques **locales** pour le transport

DÉPENSES DES ADMINISTRATIONS PUBLIQUES LOCALES POUR LE TRANSPORT
ADMINISTRATIONS PUBLIQUES LOCALES (APUL) : LES COLLECTIVITÉS TERRITORIALES (RÉGIONS, DÉPARTEMENTS, COMMUNES, ORGANISMES LOCAUX À COMPTABILITÉ DISTINCTE, AINSI QUE LE SYNDICAT DES TRANSPORTS D'ÎLE-DE-FRANCE STIF)
(MILLIARDS D'EUROS COURANTS TTC)

	2013	2014	2015	2016	2017	2018	2019	2020	2021	2022	2023
APUL DÉPENSES COURANTES EN TRANSPORT											
TRANSPORT DE VOYAGEURS ET DE MARCHANDISES*	19,9	20,4	20,8	20,2	22,3	21,8	22,3	23,2	24,3	24,5	**25,6**
ROUTE	5,4	5,3	5,2	5,0	4,8	4,7	4,8	4,7	4,9	5,0	**4,6**
AUTRES INFRASTRUCTURES DE TRANSPORT	0,6	0,5	0,5	0,5	0,5	0,9	0,8	0,8	0,9	0,9	**1,2**
TOTAL	**25,9**	**26,2**	**26,6**	**25,8**	**27,7**	**27,4**	**27,9**	**28,7**	**30,1**	**30,4**	**31,5**
APUL DÉPENSES EN CAPITAL EN TRANSPORT											
TRANSPORT DE VOYAGEURS ET DE MARCHANDISES*	4,0	3,7	4,0	3,8	3,9	4,6	5,4	5,6	7,0	6,4	**8,0**
ROUTE	10,0	8,5	7,5	6,9	7,4	7,7	8,4	7,6	7,9	8,1	**7,8**
AUTRES INFRASTRUCTURES DE TRANSPORT	1,1	1,0	1,2	1,3	2,0	2,6	3,3	3,9	4,0	4,0	**4,2**
TOTAL	**15,2**	**13,2**	**12,8**	**12,0**	**13,2**	**14,8**	**17,1**	**17,0**	**18,9**	**18,5**	**20,0**
APUL DÉPENSES TOTALES EN TRANSPORT											
TRANSPORT DE VOYAGEURS ET DE MARCHANDISES*	23,9	24,1	24,8	24,0	26,2	26,4	27,7	28,8	31,3	31,0	**33,6**
ROUTE	15,4	13,8	12,8	11,9	12,2	12,4	13,2	12,2	12,8	13,0	**12,4**
AUTRES INFRASTRUCTURES DE TRANSPORT	1,7	1,5	1,7	1,9	2,5	3,4	4,1	4,7	4,9	4,9	**5,4**
TOTAL	**41,1**	**39,4**	**39,3**	**37,8**	**40,9**	**42,3**	**45,0**	**45,7**	**49,0**	**49,0**	**51,4**

Les chiffres du tableau ci-dessus sont hors transferts entre APUL.
** Y compris transport scolaire (2,39 Mrds euros en 2023) - Changement de définition en 2010.*
Source : DGFiP, SDES

DÉPENSES (FONCTIONNEMENT ET INVESTISSEMENT) DES ADMINISTRATIONS PUBLIQUES LOCALES EN TRANSPORTS (MILLIARDS D'EUROS COURANTS)



Source : DGFiP, SDES

(Chiffres hors transferts entre APUL, à partir de 2005)

Les collectivités locales ont consacré 24 % de leurs dépenses à l'entretien et à la modernisation du réseau routier.

En raison des modifications apportées à la comptabilité des collectivités locales, leurs dépenses ont été réaffectées depuis 2003. Le chapitre « voirie », recouvre maintenant les seules dépenses effectivement consacrées à la route. Les chiffres ont été rétropolés, d'où une rupture de série en 2003.
Les collectivités locales gèrent plus d'1 million de kilomètres de routes et de rues sans compter les chemins ruraux (voir P.128), et ont consacré en 2023 environ 24 % de leurs dépenses de transport à l'entretien et à la modernisation de ce réseau. Les départements se sont vus transférer environ 16 000 km de routes nationales ; ce transfert a eu lieu entre 2006 et 2008.

L'État compense les dépenses nouvelles correspondantes par des dotations ou des transferts de fiscalité.

Par ailleurs, l'année 1997 avait été marquée par la régionalisation partielle des trains express régionaux. Celle-ci est devenue totale au 1er janvier 2002. L'État compense les dépenses nouvelles imposées aux régions par ce transfert de compétences et de charges, au titre du « contrat de croissance et de solidarité », par un abondement des dotations générales de décentralisation, indexées sur les prix à la consommation (et partiellement sur le PIB jusqu'en 2006).

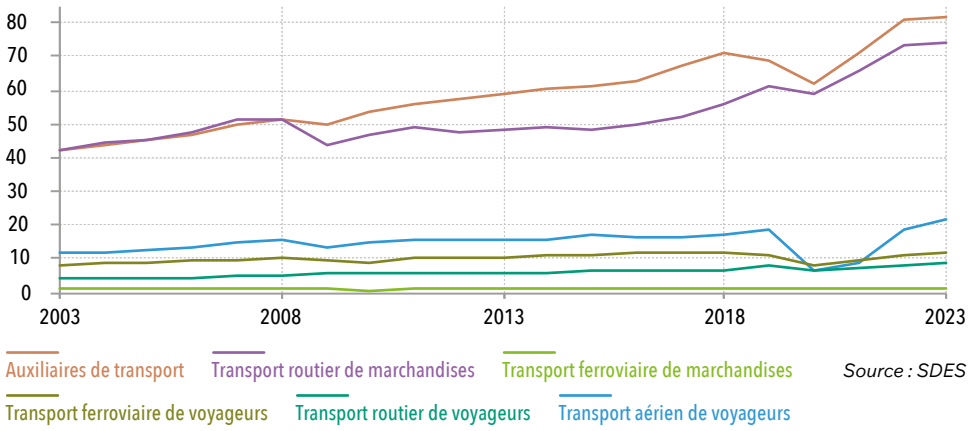
Dépense de transport dans l'économie

DÉPENSE DE TRANSPORT DANS L'ÉCONOMIE (COMPTE D'AUTRUI ET COMPTE PROPRE) (MILLIARDS D'EUROS COURANTS)

	2013	2014	2015	2016	2017	2018	2019	2020	2021	2022	2023
TRANSPORT ROUTIER DE MARCHANDISES	48,4	48,8	48,6	50,1	52,4	55,6	61,5	59,0	65,7	73,3	**74,1**
TRANSPORT FERROVIAIRE DE MARCHANDISES	1,0	1,0	1,1	1,2	1,2	1,2	1,4	1,3	1,4	1,4	**1,4**
TRANSPORT FLUVIAL	0,6	0,4	0,4	0,4	0,4	0,4	0,8	0,4	0,5	0,8	**0,9**
TRANSPORT MARITIME	13,5	14,1	15,1	13,3	15,3	16,0	14,8	15,8	33,5	50,6	**29,5**
TRANSPORT AÉRIEN DE MARCHANDISES	3,8	4,0	3,8	3,5	3,4	3,5	3,6	3,7	4,8	4,9	**5,3**
TRANSPORT FACTURÉ DE MARCHANDISES	**67**	**68**	**69**	**68**	**73**	**77**	**82**	**80**	**106**	**131**	**111**
TRANSPORT ROUTIER DE VOYAGEURS	6,0	6,0	6,2	6,7	6,8	6,7	8,4	6,9	7,0	8,0	**9,1**
TRANSPORT URBAIN DE VOYAGEURS	11,8	12,1	12,8	13,0	13,3	13,4	10,1	9,8	11,7	12,8	**13,3**
TRANSPORTS DE VOYAGEURS AUTRES (TAXIS)	4,3	4,3	4,6	4,6	4,9	5,3	6,7	5,0	5,2	7,3	**8,1**
TRANSPORT FERROVIAIRE DE VOYAGEURS	10,6	10,7	11,2	11,5	12,2	12,2	11,1	8,1	9,5	11,4	**11,9**
TRANSPORT AÉRIEN DE VOYAGEURS	16,0	15,5	16,8	16,1	16,5	17,2	18,4	6,6	8,5	19,0	**21,8**
TRANSPORT FACTURÉ DE VOYAGEURS	49	49	51	52	54	55	55	36	42	58	**64**
AUXILIAIRES DE TRANSPORT	59	61	61	63	67	71	69	62	71	81	**82**
TOTAL TRANSPORT FACTURÉ (COMPTE D'AUTRUI)	**175**	**178**	**182**	**183**	**194**	**203**	**205**	**179**	**219**	**271**	**257**
TRANSPORT ROUTIER DE MARCHANDISES POUR COMPTE PROPRE DES ENTREPRISES	29	15	15	16	15	16	16	15	16	31	**31**
TRANSPORT ROUTIER DE VOYAGEURS POUR COMPTE PROPRE DES ENTREPRISES	2	2	2	2	2	2	2	2	2	2	**2**
TRANSPORT INDIVIDUEL EN AUTOMOBILE (COMPTE PROPRE DES MÉNAGES)	126	125	125	129	136	146	148	124	141	158	**167**
DÉPENSES DES ADMINISTRATIONS	71	70	69	66	71	70	74	75	79	80	**82**
DÉPENSES DES APUC	30	31	30	28	30	28	29	29	30	31	**31**
DÉPENSES DES APUL	41	39	39	38	41	42	45	46	49	49	**51**

Source : INSEE et SDES - Estimations pour les transports pour compte propre des entreprises

TRANSPORT FACTURÉ (MILLIARDS D'EUROS COURANTS)



Source : SDES

Le transport facturé (ou transport effectué pour le **« compte d'autrui »**) regroupe les prestations de toutes natures, matérielles et immatérielles, qui donnent lieu à facturation de la part des entreprises de la branche des transports. Il s'agit, soit de « marges de transport » (consommations intermédiaires) pour les prestations facturées aux entreprises des autres branches, soit de "consommations finales" pour les prestations facturées aux particuliers (ménages) ou aux administrations.

La catégorie des « auxiliaires de transport » désigne des prestataires de services tels que les agences de voyages, organisateurs de collecte et de transport de fret, messagerie, ainsi que les gestionnaires d'infrastructures (sociétés d'autoroutes, de parkings, d'aéroports, etc).

Le transport pour « compte propre » désigne :

- les transports effectués par leurs propres moyens par les entreprises n'appartenant pas à la branche des transports ; ces transports ne sont pas appréhendés comme tels par les comptes nationaux. Ils sont évalués, non sans difficulté, dans le cadre des « comptes satellites » : dans le tableau ci-dessus les chiffres ont été déterminés par interpolation et extrapolation, en utilisant quelques points connus, ils sont donc approximatifs ;
- les déplacements effectués par les particuliers, c'est à dire leurs dépenses d'acquisition et d'utilisation de véhicules personnels.

Les chiffres ci-dessus ne doivent pas être additionnés, car ils comportent des doubles comptes en raison des facturations croisées, de la sous-traitance, etc.

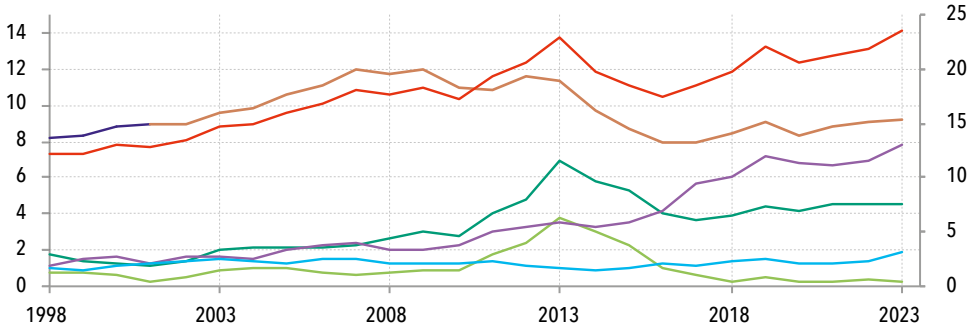
Investissements publics en infrastructures

MILLIARDS D'EUROS COURANTS	2013	2014	2015	2016	2017	2018	2019	2020	2021	2022	2023
ROUTES, AUTOROUTES NON CONCÉDÉES	**11,4**	**9,7**	**8,7**	**8,0**	**8,0**	**8,5**	**9,0**	**8,3**	**8,8**	**9,1**	**9,2**
ROUTES DÉPARTEMENTALES ET LOCALES	9,6	8,1	7,2	6,6	7,0	7,3	8,1	7,2	7,6	7,8	7,6
ROUTES NATIONALES, AUTOROUTES NON CONCÉDÉES	1,3	1,2	1,2	1,1	1,0	1,2	1,0	1,0	1,2	1,3	1,6
RÉSEAU FERROVIAIRE HORS ÎLE-DE-FRANCE	**7,0**	**5,8**	**5,3**	**4,0**	**3,7**	**3,9**	**4,4**	**4,1**	**4,6**	**4,5**	**4,6**
LIGNES À GRANDE VITESSE	3,8	3,0	2,3	1,0	0,6	0,2	0,6	0,3	0,3	0,3	0,3
RÉSEAU PRINCIPAL HORS LGV	3,2	2,8	3,0	3,0	3,1	3,7	3,8	3,9	4,3	4,1	4,3
TRANSPORTS EN COMMUN URBAINS	**3,5**	**3,3**	**3,6**	**4,2**	**5,6**	**6,1**	**7,2**	**6,8**	**6,7**	**6,9**	**7,8**
TRANSILIEN (RFF ÎLE-DE-FRANCE)	0,9	1,0	0,9	1,2	1,7	1,2	1,3	1,1	1,1	1,1	1,2
RATP	0,8	0,9	1,1	1,3	1,3	1,3	1,5	1,4	1,4	1,3	1,4
SOCIÉTÉ DE GRAND PARIS	0,1	0,2	0,5	0,4	1,2	1,6	2,4	2,5	2,6	2,9	3,5
TCU DE PROVINCE	1,8	1,2	1,0	1,3	1,5	2,0	2,0	1,8	1,5	1,6	1,8
AUTRES INFRASTRUCTURES*	**1,0**	**0,9**	**1,0**	**1,3**	**1,1**	**1,3**	**1,5**	**1,3**	**1,2**	**1,4**	**1,9**
TOTAL INFRASTRUCTURES DE TRANSPORT	**22,8**	**19,7**	**18,6**	**17,5**	**18,4**	**19,8**	**22,0**	**20,5**	**21,2**	**21,8**	**23,5**

** Ports, aéroports, voies navigables*

Source : DGFiP, SDES

INVESTISSEMENTS PUBLICS EN INFRASTRUCTURES DE TRANSPORT
(MILLIARDS D'EUROS)



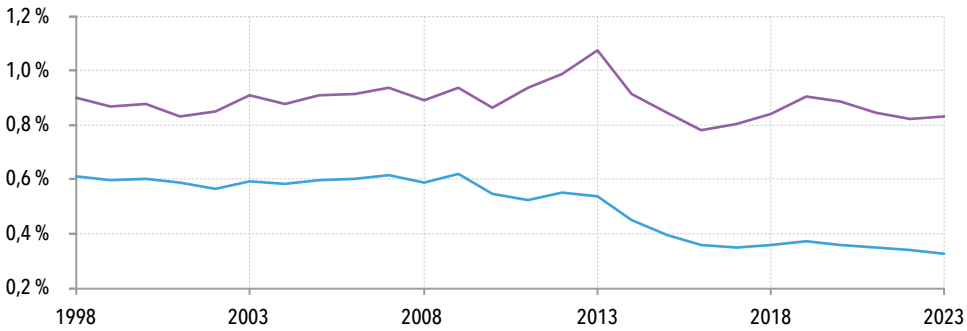
Routes, autoroutes non concédées — Transports en commun urbains — Autres infrastructures — *Source : DGFiP, SDES*

Réseau ferroviaire hors Ile-de-France — Dont lignes à grande vitesse — Échelle de droite : Total

En 2023, l'État a investi 0,8 % du PIB pour les infrastructures de transport…

… dont 0,33 % pour la route.

INVESTISSEMENTS PUBLICS EN INFRASTRUCTURES DE TRANSPORT (POURCENTAGE DU PIB)



Investissements par rapport au PIB — dont routes et autoroutes non concédées — *Source : DGFiP, SDES*

En moyenne, les administrations publiques, État et collectivités locales consacrent aux infrastructures de transports entre 0,8 % et 1 % du PIB par an, dont environ 30 % à 50 % pour les routes. De 2013 à 2017, on a observé une baisse très nette de ces investissements rapportés au PIB, baisse particulièrement marquée pour les infrastructures routières ; en 2017, les investissements totaux ont recommencé à croître, mais depuis 2019, ils décroissent régulièrement, de même que les investissements routiers.

Le réseau concédé n'est pas pris en compte dans ces chiffres, puisque les investissements correspondants sont exclusivement financés par les usagers via les péages ; à titre indicatif, les investissements correspondants représentent en moyenne depuis 30 ans environ 0,1 % du PIB par an.

Emplois directs dans les transports

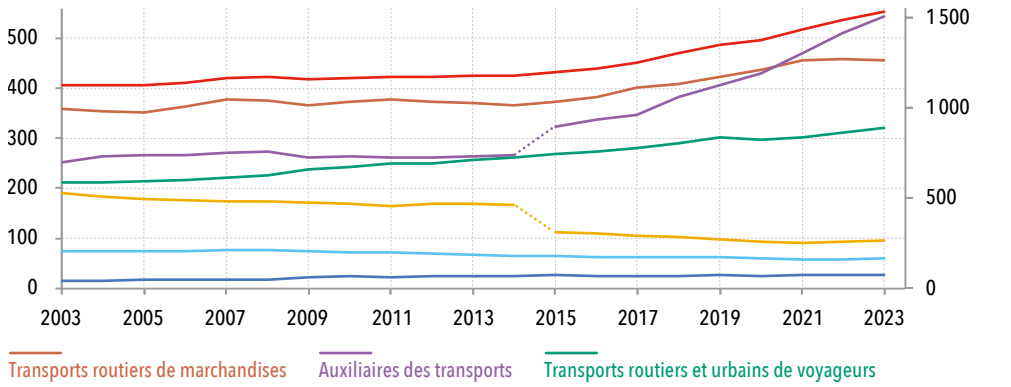
EMPLOIS DIRECTS DANS LES TRANSPORTS (SALARIÉS ET NON SALARIÉS) HORS INTÉRIM (MILLIERS DE PERSONNES)

	2013	2014	2015	2016	2017	2018	2019	2020	2021	2022	2023
TRANSPORT FERROVIAIRE (SNCF ET PRIVÉS)****	169	167	111	109	105	101	99	93	91	92	**95**
TRANSPORT URBAIN ET ROUTIER DE VOYAGEURS**	256	262	268	274	281	290	302	297	303	310	**322**
DONT TAXIS ET VTC	54	56	59	63	64	69	75	75	79	84	**88**
TRANSPORTS ROUTIERS DE MARCHANDISES*	370	366	373	383	402	409	422	438	455	457	**455**
TRANSPORTS MARITIME ET FLUVIAL	25	25	26	24	24	25	27	25	26	27	**28**
TRANSPORT AÉRIEN	67	66	64	63	63	63	63	59	57	58	**60**
AUXILIAIRES DES TRANSPORTS	263	266	324	337	348	383	405	430	470	511	**544**
DONT SALARIÉS : MANUTENTION ENTREPOSAGE	100	103	105	109	115	123	127	128	137	145	**146**
DONT SALARIÉS : GESTION INFRASTRUCTURES****	65	63	118	119	118	124	125	124	123	126	**127**
DONT SALARIÉS : ORGA. DE TRANSPORT DE FRET	96	98	98	102	103	110	113	113	117	120	**121**
AGENCES DE VOYAGE	26	27	27	28	29	29	29	29	29	29	**29**
TOTAL EMPLOIS DIRECTS* **	**1 177**	**1 180**	**1 193**	**1 218**	**1 251**	**1 300**	**1 347**	**1 372**	**1 430**	**1 484**	**1 532**
INTÉRIMAIRES	59	64	72	87	106	98	104	115	122	116	**110**

** Compte d'autrui seul.*
*** Y compris RATP (44 912 en 2023).*
**** Hors activités de poste et de courrier.*
***** En 2015, transfert des salariés de SNCF réseau, de transport.*

Source : SDES, à partir INSEE

EMPLOIS DIRECTS DANS LES TRANSPORTS (SALARIÉS ET NON SALARIÉS) HORS INTERIM
(MILLIERS DE PERSONNES)



Source : SDES, à partir INSEE

En 2015, transfert des effectifs de SNCF réseau, de transport ferroviaire à auxiliaires de transport.

En France, le transport représente plus de 8 % des emplois du secteur privé.

Les chiffres du tableau précédent sont approximatifs ; ils diffèrent selon les sources. En outre, il y a eu en 2008 des changements de nomenclatures. On peut cependant estimer que, hors administrations publiques et hors poste et courrier, l'emploi direct dans les transports s'établit fin 2022 à près de 1 600 000 personnes (avec les intérimaires).

Sur le total, environ 1 300 000 sont salariés et 300 000 sont intérimaires ou non-salariés (5 % des chauffeurs routiers et 75 % des chauffeurs de taxis ou de VTC sont des indépendants).

En vingt ans, l'effectif total consacré directement aux transports a augmenté de près de 46 %. Après plusieurs années de stabilité, il recommence à croître depuis 2016. surtout dans les transports routiers de marchandises et les activités auxiliaires.

Les chiffres des emplois directs sont à comparer au total des emplois du secteur privé en France, soit environ 21 millions (salariés, non-salariés et intérimaires) ; le transport professionnel occupe donc environ 7,5 % des personnes ayant un emploi dans le secteur privé.

À cet effectif, il conviendrait d'ajouter le personnel régulièrement ou occasionnellement consacré aux transports pour compte propre des marchandises (probablement plus de 100 000 salariés), des différents services (difficile à apprécier) et des administrations.

Au total et sur longue période, les transports sont créateurs d'emplois, à la différence d'autres secteurs de l'économie.

Emplois liés à la route en 2023
(milliers de personnes)

ACTIVITÉS DE PRODUCTION	408	MATIÈRES PREMIÈRES ET SERVICES	196	INDUSTRIE MANUFACTURIÈRE, ÉNERGIE	108
				SERVICES	88
		INDUSTRIE AUTOMOBILE	212	CONSTRUCTION AUTOMOBILE	105
				ÉQUIPEMENTS, ACCESSOIRES	84
				CARROSSERIE, REMORQUES, CARAVANES	23
USAGE DE L'AUTOMOBILE	560	VENTES DE VOITURES, VENTES D'ÉQUIPEMENTS AUTOMOBILES, RÉPARATION, DÉMOLITION, RECYCLAGE, CONTRÔLE TECHNIQUE, LOCATION COURTE DURÉE			434
		ASSURANCES, EXPERTS, CRÉDITS, LOCATION LONGUE DURÉE (LLD)			90
		DISTRIBUTION DE CARBURANT (INDÉPENDANTS, AUTO ENTREPRENEURS, ETC.)			28
		SPORT, PRESSE, ÉDITION, DIVERS			8
TRANSPORT	1 266	TRANSPORTS ROUTIERS DE MARCHANDISES ET DE VOYAGEURS, AUXILIAIRES DE TRANSPORTS			1 236
		POLICE, ENSEIGNEMENT, SANTÉ, ADMINISTRATION			30
INFRASTRUCTURES	117	CONSTRUCTION ET ENTRETIEN DES ROUTES			117
TOTAL	2 351	PRÈS DE 2,4 MILLIONS DE PERSONNES			

Source : CCFA

Recettes spécifiques des administrations

RECETTES SPÉCIFIQUES DES ADMINISTRATIONS PROVENANT DE LA ROUTE (MILLIARDS D'EUROS COURANTS)

	2013	2014	2015	2016	2017	2018	2019	2020	2021	2022	2023
CERTIFICATS D'IMMATRICULATION (CARTES GRISES)	2,0	2,1	2,1	2,2	2,2	2,3	2,3	2,1	2,2	1,9	**2,0**
TAXE SUR LES SURFACES DE STATIONNEMENT	0,0	0,0	0,1	0,1	0,1	0,1	0,1	0,1	0,1	0,1	**0,1**
TAXES SUR L'ASSURANCE AUTOMOBILE	3,2	3,3	3,3	3,4	3,4	3,6	3,7	3,8	3,9	4,0	**4,0**
TAXE SÉCURITÉ SOCIALE SUR L'ASSURANCE AUTOMOBILE(1)	1,0	1,0	1,0	1,0	1,0	1,1	1,1	1,1	1,2	1,2	**1,2**
TAXE SUR LES VOITURES DE SOCIÉTÉS	0,9	0,8	0,8	0,7	0,6	0,8	0,8	0,8	0,8	0,7	**0,6**
TAXE À L'ESSIEU	0,2	0,2	0,2	0,2	0,1	0,1	0,2	0,2	0,2	0,2	**0,2**
TAXES SUR LES CARBURANTS : TICPE ET TVA SUR TICPE	28,4	28,6	31,5	33,5	35,5	38,3	37,5	31,4	36,0	36,4	**35,6**
TAXE GÉNÉRALE SUR LES ACTIVITÉS POLLUANTES (TGAP)(2)	0,8	0,69	0,60	0,56	0,55	0,4	0,4	0,5	0,8	1,0	**1,5**
FONDS D'INVESTISSEMENT ROUTIER ET TRANSPORTS (DOM)	0,5	0,49	0,49	0,53	0,54	0,6	0,6	0,5	0,5	0,5	**0,6**
REDEVANCE DOMANIALE (AUTOROUTES CONCÉDÉES)(3)	0,30	0,31	0,33	0,33	0,35	0,35	0,36	0,37	0,36	0,37	**0,40**
TAXE D'AMÉNAGEMENT DU TERRITOIRE (AUT. CONCÉDÉES)(4)	0,57	0,59	0,57	0,60	0,61	0,62	0,64	0,53	0,61	0,67	**0,67**
TAXE ADDITIONNELLE IMMATRICULATIONS VÉHICULES (MALUS AUTO)	0,28	0,34	0,30	0,27	0,35	0,56	0,49	0,57	0,48	0,49	**0,69**
TOTAL FISCALITÉ AUTOMOBILE SPÉCIFIQUE	**37,8**	**37,9**	**40,9**	**43,0**	**45,1**	**48,1**	**47,6**	**41,4**	**46,5**	**47,6**	**47,6**
AMENDES FORFAITAIRES DE LA CIRCULATION(5)	1,55	1,52	1,56	1,77	1,78	1,71	1,58	1,32	1,66	1,80	**2,01**

(1) versée à la Sécurité sociale depuis 2005.
(2) En fonction du taux d'incorporation d'agrocarburant.
(3) Au profit de l'AFITF depuis 2005.
(4) En partie au profit de l'AFITF depuis 2006.
(5) Les amendes forfaitaires sont reversées à l'État, aux collectivités locales et partiellement à l'AFITF (voir tableau ci-dessous).

Source : SDES

Les recettes spécifiques sont surtout liées à l'usage de l'automobile et dans une moindre mesure à sa possession. Elles proviennent à plus de 78 % des accises sur les carburants : taxe intérieure de consommation sur les produits énergétiques (TICPE ex-TIPP, voir p.98) et autres taxes : redevance au fonds de soutien aux hydrocarbures, taxe parafiscale de l'Institut français du pétrole, taxe sur les huiles de base, timbre douanier, etc., la TICPE et la plupart des autres taxes étant elles-mêmes assujetties à la TVA au taux plein, ce qui confère *ipso facto* un caractère spécifique à la TVA sur les taxes spécifiques.

Au total, les recettes spécifiques apportées par la route aux administrations publiques (État et collectivités locales) s'établissent en 2023 à 47,6 milliards d'euros, pratiquement au niveau maximum obtenu en 2018.

L'Agence de financement des infrastructures de transport de France (AFITF)

L'AFITF, établissement public à caractère administratif, a été créée en 2004 en vue de contribuer au financement des infrastructures de transport. Au titre de dotation en capital initial, elle a reçu 4 milliards d'euros provenant de la cession par l'État des sociétés d'économie mixte concessionnaires d'autoroutes. Ses ressources et ses dépenses annuelles sont résumées dans le tableau ci-dessous.

	2013	2014	2015	2016	2017	2018	2019	2020	2021	2022	2023
RECETTES (MILLIARDS D'EUROS)											
REDEVANCE DOMANIALE	0,30	0,31	0,33	0,33	0,35	0,35	0,36	0,37	0,34	0,37	**0,40**
TAXE D'AMÉNAGEMENT DU TERRITOIRE	0,54	0,57	0,56	0,51	0,52	0,47	0,52	0,46	0,56	0,56	**0,56**
AMENDES RADAR	0,17	0,20	0,23	0,33	0,41	0,25	0,23	0,17	0,27	0,18	**0,18**
SUBVENTION OU DOTATION BUDGÉTAIRE	0,56	0,66						0,25	0,10	0,03	**0,00**
CONTRIB. DES STÉS CONCESSIONNAIRES D'AUTOROUTES				0,10		0,10	0,06	0,06	0,00	0,00	**0,00**
CONTRIBUTION DU SECTEUR AÉRIEN										0,16	**0,23**
TICPE			1,14	0,76	1,12	1,03	1,21	1,59	1,29	1,25	**1,91**
DOTATION BUDGÉTAIRE PLAN DE RELANCE									0,60	0,66	**0,41**
DIVERS ET PRODUITS EXCEPTIONNELS	0,00	0,00	0,10	0,00		0,04	0,09			0,00	**0,00**
TOTAL	**1,57**	**1,74**	**2,36**	**2,04**	**2,40**	**2,23**	**2,46**	**2,89**	**3,15**	**3,21**	**3,69**
DÉPENSES (MILLIARDS D'EUROS)											
ROUTES	0,66	0,70	0,75	0,78	0,81	0,94	0,95	1,08	0,99	1,06	**1,23**
FERROVIAIRE	0,73	0,67	0,76	0,85	0,97	0,90	1,08	1,28	1,31	1,25	**1,28**
TRANSPORT EN COMMUN URBAIN	0,35	0,27	0,19	0,21	0,18	0,25	0,28	0,27	0,39	0,56	**0,75**
AUTRES*	0,17	0,07	0,67	0,23	0,20	0,48	0,16	0,20	0,36	0,46	**0,33**
TOTAL	**1,91**	**1,71**	**2,37**	**2,07**	**2,16**	**2,57**	**2,46**	**2,82**	**3,05**	**3,32**	**3,59**

** dont en 2015, 0,528 Mrd€ de taxe nationale sur véhicules de transport de marchandises,*
en 2016 0,047 Mrd€ d'indemnité Ecomouv,
en 2017, 0,048 Mrd€ de taxe nationale sur véhicules de transport de marchandises,
en 2018, 0,326 Mrd€ de remboursement de la dette Ecomouv.

Source : AFITF

Dépenses des administrations

DÉPENSES DES ADMINISTRATIONS POUR LA ROUTE (MILLIARDS D'EUROS COURANTS)

	2013	2014	2015	2016	2017	2018	2019	2020	2021	2022	2023
APUC DÉPENSES DE FONCTIONNEMENT	0,8	0,8	0,7	0,7	0,6	0,8	0,9	0,8	0,9	1,3	**0,9**
APUL DÉPENSES DE FONCTIONNEMENT	5,4	5,3	5,2	5,0	4,8	4,7	4,8	4,7	4,9	5,0	**4,6**
APU DÉPENSES DE FONCTIONNEMENT	6,2	6,0	6,0	5,7	5,4	5,5	5,7	5,5	5,8	6,3	**5,6**
APUC DÉPENSES D'INVESTISSEMENT	1,3	1,5	1,0	1,0	1,0	1,2	1,0	1,0	1,2	1,3	**1,6**
APUL DÉPENSES D'INVESTISSEMENT	10,0	8,5	7,5	6,9	7,4	7,7	8,4	7,6	7,9	8,1	**7,8**
APU DÉPENSES D'INVESTISSEMENT	11,4	10,1	8,6	7,9	8,5	8,8	9,3	8,6	9,1	9,3	**9,4**
APU DÉPENSES TOTALES	**17,5**	**16,1**	**14,5**	**13,7**	**13,9**	**14,4**	**15,0**	**14,1**	**14,9**	**15,6**	**15,0**
APUC DÉPENSES TOTALES	**2,1**	**2,3**	**1,8**	**1,7**	**1,7**	**2,0**	**1,8**	**1,9**	**2,1**	**2,6**	**2,6**
APUL DÉPENSES TOTALES	**15,4**	**13,8**	**12,8**	**11,9**	**12,2**	**12,4**	**13,2**	**12,2**	**12,8**	**13,0**	**12,4**

Source : DGFiP et SDES

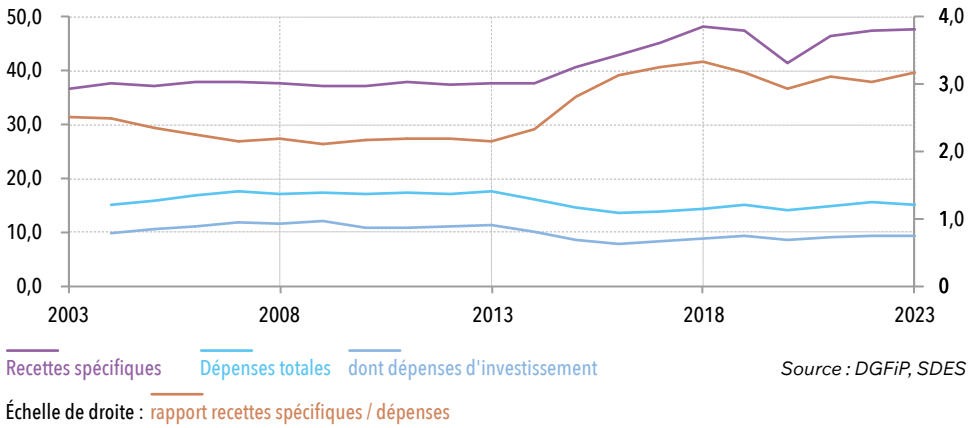
Par suite de changements dans les règles de comptabilité des collectivités locales (voir p.24), les séries présentent une rupture en 2003 ; il semble que les affectations nouvelles rendent mieux compte des dépenses consacrées spécifiquement à la route.
Les dépenses ainsi retracées sont exprimées TVA incluse. Elles ne tiennent pas compte des dépenses régaliennes telles que la police de la route, ni de la quote-part des dépenses communes aux différents services du ministère chargé des transports. En contrepartie, certaines dépenses de voirie n'ont pas particulièrement pour objet de favoriser la circulation automobile, mais au contraire de lui apporter des restrictions et des entraves.
Enfin, le financement des routes revêt une certaine complexité.

- L'État : gestionnaire de son réseau, il se paye à lui-même la TVA sur les travaux routiers ; il alimente par ailleurs les finances des départements par les "dotations globales" de fonctionnement et d'équipement (au titre du « contrat de croissance et de solidarité »).
- Les régions, qui ne sont pas gestionnaires de voiries, contribuent aux investissements nationaux par les contrats de projets État-région (CPER) et acquittent donc la TVA sur ces travaux sans pouvoir la récupérer ; elles subventionnent des travaux sur routes départementales d'intérêt régional.
- Les départements, gestionnaires de voiries, récupèrent la TVA sur leurs travaux, mais avec retard et par le biais du fonds de compensation (FCTVA ; les reversements de TVA ont d'ailleurs été anticipés au titre du plan de relance) ; ils font parfois des apports à l'État au titre des CPER ; ils subventionnent certains travaux sur voiries communales.
- Les communes sont gestionnaires de voiries.

Il existe donc des doubles comptes dans les dépenses enregistrées par la comptabilité nationale, et des prises en compte indues de TVA. Faute de mieux, on considérera qu'il y a compensation entre les omissions, les doubles comptes et les dépenses non spécifiquement "routières".
En 2023, les dépenses pour la route, ainsi évaluées, se seraient élevées à environ 15 milliards d'euros, soit en baisse de 2,5 milliards d'euros (soit 14,5 %) par rapport à 2013. En pourcentage du PIB, les dépenses pour la route diminuent de manière continue depuis 20 ans : alors qu'elles représentaient 0,9 % de PIB il y a 20 ans, elles ne représentent plus en 2023 que 0,53 % du PIB.

En 2023 , la route a rapporté près de 50 milliards d'€ à l'État, alors que les administrations n'ont dépensé que 15 milliards d'€ pour la route.

RECETTES SPÉCIFIQUES ET DÉPENSES DES ADMINISTRATIONS PUBLIQUES POUR LA ROUTE (MILLIARDS D'EUROS COURANTS)



Source : DGFiP, SDES

Le graphique ci-dessus montre que les administrations publiques, année après année, **reçoivent de la route en recettes spécifiques 3,2 fois plus qu'elles ne lui consacrent de dépenses,** ou encore que **l'excédent apporté par la route s'élève à près de 33 milliards d'euros.**

Sociétés concessionnaires d'autoroutes

Les autoroutes interurbaines françaises sont le plus souvent construites et gérées sous le régime de la concession.

AUTOROUTES EN SERVICE EN 2023 :

9 sociétés privées réparties en 3 groupes :
- Vinci Autoroutes regroupant Autoroutes du sud de la France (ASF), Société des autoroutes Esterel, Côte-d'Azur, Provence, Alpes (Escota, filiale à 99,29 % d'ASF), Cofiroute et Arcour (autoroute A19 Artenay-Courtenay mise en service en juin 2009), ARCOS (contournement ouest-Strasbourg).
- Autoroutes Paris-Rhin-Rhône (APRR) et Société des autoroutes Rhône-Alpes (AREA, filiale à 99,84 % d'APRR).
- Société des autoroutes du nord et de l'est de la France (Sanef) et Société des autoroutes Paris-Normandie (SAPN, filiale à 99,92% de Sanef).

6 sociétés privées :
- Alis (Routalis exploitant) (autoroute A28 Rouen-Alençon mise en service en octobre 2005)
- Adelac (AREA exploitant) (autoroute A41-nord, Annecy-Genève, mise en service en décembre 2008)
- Alicorne (Routalis exploitant) (autoroute A88 Falaise-Sées mise en service totalement en août 2010)
- A'liénor (Sanef Aquitaine exploitant) (autoroute A65 Langon-Pau mise en service en décembre 2010).
- Atlandes (Egis Exploitation Aquitaine exploitant) : autoroute A63 mise en service en 2013
- Albea (autoroute A150 entre Barentin et Ecalles-Alix, mise en service en février 2015)

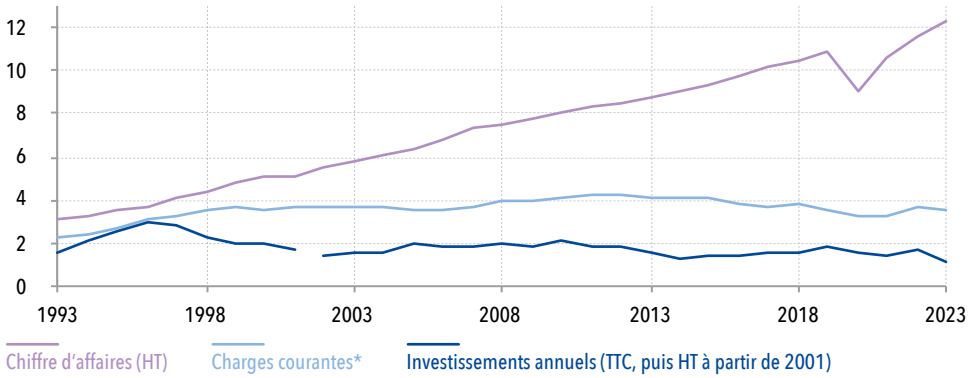
2 sociétés publiques dont l'État français détient la majorité du capital :
- Société française du tunnel routier du Fréjus (SFTRF) (État 99,94 % depuis sa recapitalisation en novembre 2004)
- Autoroutes et tunnel du Mont Blanc (ATMB) (État 67,29 %)

À fin 2023, ces sociétés géraient au total environ 9 310 km d'autoroutes et d'ouvrages à péage et employaient environ 11 730 personnes.

TUNNELS, GRANDS OUVRAGES D'ART, AUTOROUTES URBAINES :

Certaines sociétés d'autoroutes et d'autres concessionnaires sont titulaires de concessions particulières concernant des sections urbaines ou des grands ouvrages : tunnel Maurice Lemaire à Sainte-Marie-aux-Mines (APRR), tunnel du Puymorens (ASF), tunnel du Mont-Blanc (ATMB), tunnel du Fréjus (SFTRF), tunnel Prado-Carénage à Marseille (SMTPC), ponts de Tancarville et de Normandie (CCI Seine Estuaire), tunnel Duplex A86 à l'ouest de Paris (Cofiroute), viaduc de Millau (CEVM), autoroute A14 à l'ouest de Paris (SAPN), tunnel Bd périphérique nord de Lyon (SE BPNL).

SOCIÉTÉS CONCESSIONNAIRES D'AUTOROUTES : PARAMÈTRES ÉCONOMIQUES
(MILLIARDS D'EUROS COURANTS)



** Y compris TAT.*

Source : ASFA, SDES

En 2023, le Chiffre d'Affaires des sociétés concessionnaires d'autoroutes s'est élevé à 12,3 Mrds €.

Sociétés concessionnaires d'autoroutes

Le chiffre d'affaires des sociétés d'autoroutes est constitué uniquement de recettes commerciales : les péages (environ 96 %) et les recettes annexes provenant notamment des sous-concessions (redevances des stations-service, restaurants et hôtels) ; les sociétés d'autoroutes ne reçoivent aucune subvention des administrations publiques.
Le chiffre d'affaires est en 2023 de près de 12,3 milliards d'euros hors TVA : il poursuit sa progression antérieure à 2019 à 3,25 % par an en moyenne.

Les charges courantes (personnel, fonctionnement, entretien et réparations, frais financiers, impôts et taxes) s'élèvent en 2023 à 3,5 milliards d'euros.

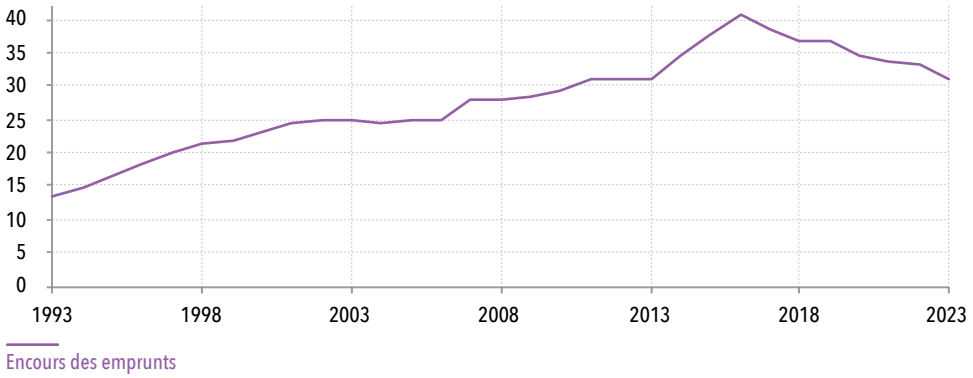
Les investissements
Les sociétés d'autoroutes dans leur ensemble investissent dans l'extension de leur réseau (travaux neufs) ainsi que dans l'amélioration du réseau existant (investissements complémentaires sur autoroutes en service ou ICAS) : élargissements, agrandissements d'aires, mises aux normes environnementales des autoroutes les plus anciennes, etc.
En 2023, les investissements se sont élevés à plus de 1,06 milliard d'euros

Le principe de la concession a permis la réalisation du réseau actuel d'autoroutes concédées.
Les concessions sont attribuées, après appel d'offres, pour des durées de 55 à 65 ans ; à l'occasion de programmes de relance, ces durées peuvent éventuellement être prolongées pour compenser le financement d'investissements nouveaux sur certaines sections d'autoroutes.

D'après l'ARAFER, au 31/12/2015, la liste des sociétés concessionnaires d'autoroutes, avec la date de début de concession et la date théorique de fin de concession est la suivante : ADELAC (2005-2060), ALBEA (2011-2066), ALICORNE (2008-2063), A'LIENOR (2006-2066), ALIS (2001-2067), APRR (1963-2035), ARCOS (2016-2070), ARCOUR (2005-2070), AREA (1971-2036), ASF(1961-2036), ATLANDES (2011-2051), ATMB (1971-2050), CEVM (2001-2079), Cofiroute - concessions interurbaines (1970-2034), Cofiroute – Duplex A86 (1999-2086), Escota (1957-2032), Sanef (1963-2031), SAPN (1963-2033), SFTRF (1993-2050).

L'endettement
Au 31 décembre 2023, l'encours des emprunts contractés sur le marché financier pour la construction du réseau autoroutier était d'environ 31,2 milliards d'euros. Ces emprunts ne sont pas garantis par l'État et sont donc contractés aux seuls risques et périls des concessionnaires.

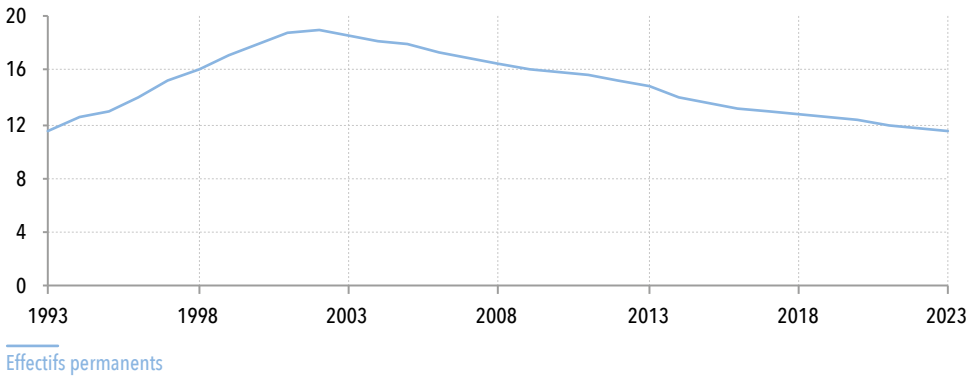
SOCIÉTÉS CONCESSIONNAIRES D'AUTOROUTES : ENDETTEMENT CUMULÉ
(MILLIARDS D'EUROS COURANTS)



Source : ASFA, SDES

En 2023, l'endettement des sociétés d'autoroutes concédées s'élevait à 31,2 Mrds €.

SOCIÉTÉS CONCESSIONNAIRES D'AUTOROUTES : EFFECTIFS PERMANENTS
(MILLIERS DE PERSONNES)



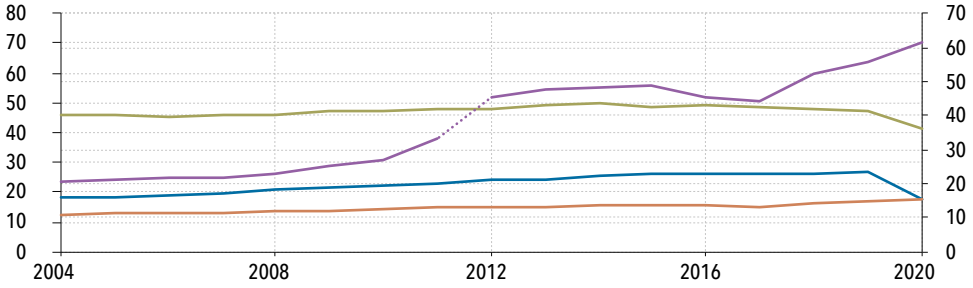
Source : ASFA, SDES

En 2023, les sociétés d'autoroutes concédées employaient 11 730 personnes.

Province : dépenses et recettes commerciales

Les graphiques ci-dessous sont relatifs aux transports en commun dans plusieurs (entre cinquante-sept et soixante-et-onze) agglomérations de plus de 100 000 habitants en France métropolitaine entre 2004 et 2020.

AGGLOMÉRATIONS DE PLUS DE 100 000 HABITANTS (71 AGGLOMÉRATIONS HORS ÎLE-DE-FRANCE EN 2020) : **TRANSPORTS EN COMMUN URBAINS**

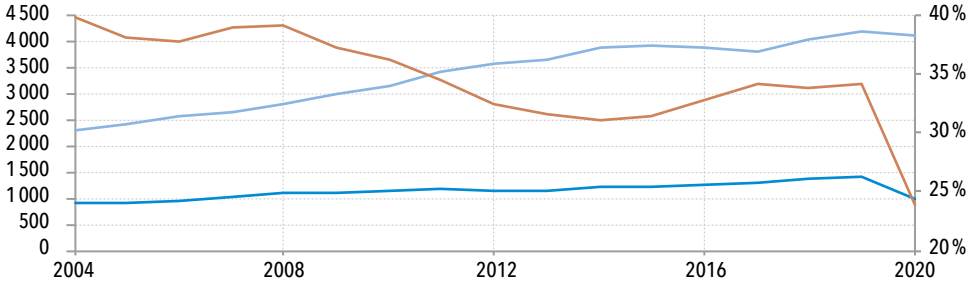


Longueur des lignes (milliers de km) — Voyages annuels des usagers (centaines de milliers) — *Source : UTP*

Nombre de voitures (milliers) — Échelle de droite : Parcours annuel des voitures (milliers de km)

À partir de 2012, les longueurs des lignes intègrent les transports scolaires.

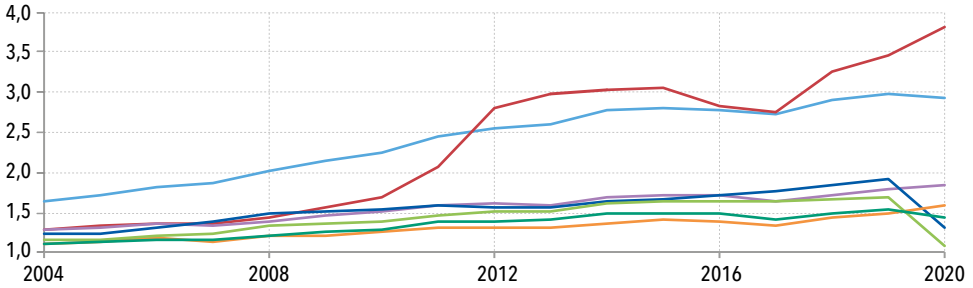
AGGLOMÉRATIONS DE PLUS DE 100 000 HABITANTS (71 AGGLOMÉRATIONS HORS ÎLE-DE-FRANCE EN 2020) : **TRANSPORTS EN COMMUN URBAINS**



Dépenses de fonctionnement (millions d'euros) — Recettes commerciales (millions d'euros) — *Source : UTP*

Échelle de droite : Taux de couverture des dépenses de fonctionnement par les recettes (%)

AGGLOMÉRATIONS DE PLUS DE 100 000 HABITANTS (71 AGGLOMÉRATIONS HORS ÎLE-DE-FRANCE EN 2020) : **TRANSPORTS EN COMMUN URBAINS ; INDICATEURS BASE 1 EN 1994**



Dépenses de fonctionnement — Longueur des lignes — Effectif — Recettes commerciales — *Source : UTP*

Nombre de voitures — Voyages des usagers — Kilomètres parcourus par les véhicules

À partir de 2012, les longueurs des lignes intègrent les transports scolaires.

On constate une divergence croissante entre l'offre de transport (mesurée par des indicateurs physiques et financiers : longueur des lignes, effectifs des compagnies de transport, dépenses de fonctionnement) et la demande de transport (mesurée par le nombre de voyages effectués par les clients et les recettes commerciales). Le taux de couverture des dépenses d'exploitation par les recettes a été, en 2020, de 24 % alors qu'il était de 53 % en 1994. Cette divergence est due non seulement à la crise sanitaire, mais également au fait que les périmètres desservis s'étendent progressivement à des secteurs périurbains de moins en moins denses, donc moins adaptés à ce type de transport. Selon l'UTP, la « population desservie » totale est passée de 15 millions d'habitants en 1994 à 21,2 millions en 2020.
Les dépenses d'investissements et les déficits d'exploitation sont essentiellement financés par le « versement mobilité » (voir page ci-contre).

Versement Mobilité (ex versement transport)

Le **versement mobilité** (VM) (ex versement transport) a été institué par la loi du 12 juillet 1971, initialement pour la région Île-de-France, étendu aux agglomérations de province de plus de 300 000 habitants par la loi du 11 juillet 1973, puis par des lois successives qui ont progressivement abaissé le seuil de population (maintenant 10 000 habitants depuis 2000). Il est régi par le code général des collectivités territoriales (articles L2531 pour l'Île-de-France, L2333 pour la province).

Il s'agit d'un **impôt** (décision du Conseil constitutionnel, 1991) destiné à financer les dépenses d'investissement et de fonctionnement des transports en commun au sein des périmètres de transport urbain (PTU). Depuis le 1/1/2016, il est dû par les employeurs privés et publics (y compris les trois fonctions publiques) employant plus de 11 salariés et exerçant dans le PTU. Il est recouvré principalement par les URSSAF et reversé : en Île-de-France à Île de France Mobilités (ex STIF), en province aux autorités organisatrices des transports urbains (AOTU) qui sont en général des regroupements de communes.

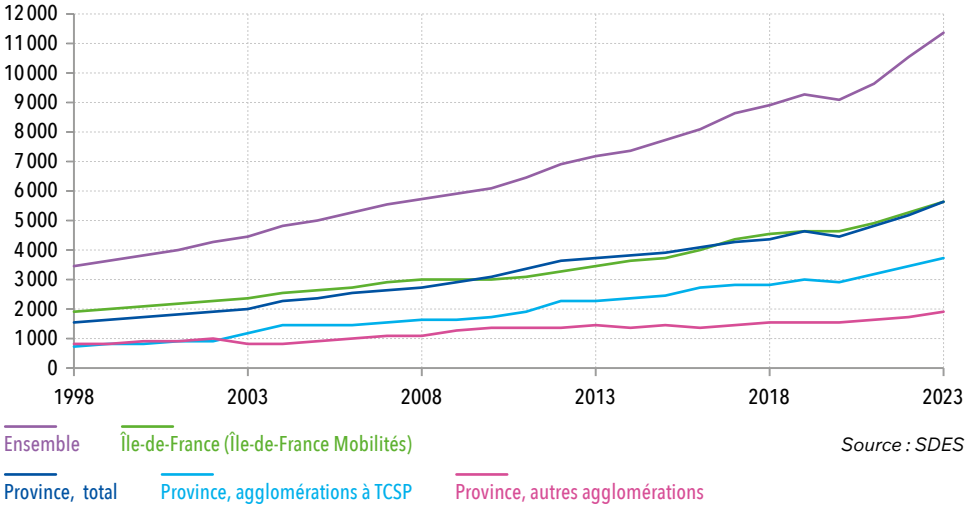
L'assiette du VM est constituée par les salaires payés (dans la limite du plafond annuel de la sécurité sociale jusqu'en 1992, déplafonnement en 1993). Les taux d'imposition sont décidés par les AOTU dans des limites variables selon le barème suivant (taux plafonds) :

Île-de-France :
- Paris et Hauts-de-Seine : 2,85 %
- Reste de la petite couronne : 1,91 %
- Grande couronne : 1,50 %

Province :
- de 0,2 % à 2 % selon les tailles d'agglomérations et selon la présence ou non de TCSP (transport en commun en site propre qui emprunte une voie ou un espace qui lui est exclusivement réservé)

Dans la pratique, la majorité des AOTU appliquent les taux plafonds. En Île-de-France, l'application des taux plafonds est de droit.

VERSEMENT MOBILITÉ (MILLIONS D'EUROS)



Source : SDES

En 2023, le versement mobilité s'est élevé à 11,4 Mrds €.

Jusqu'ici, et depuis son institution, le versement mobilité n'a cessé de croître, en raison des augmentations de salaires, mais aussi du nombre d'agglomérations concernées, de l'extension des périmètres, enfin des augmentations des taux plafonds ; avec la crise sanitaire, cette augmentation s'était arrêtée en 2020, mais, depuis, elle a repris : au total, on observe une augmentation de +8,4 % en moyenne annuelle depuis 3 ans, avec une progression plus forte en province (+9,4 %) qu'en Île-de-France (+7,4 %),
En 2023, il s'est élevé à plus de 11,4 milliards d'euros, répartis entre l'Île-de-France et la province à 50 % - 50 %.

Motorisation des ménages

Les données retracées dans les fiches sous le titre générique de « motorisation des ménages » ne sont pas toutes exactement comparables entre elles, du fait des différences de champs statistiques et de terminologies (distinction entre « possession » et « disposition » de véhicules, distinction entre voiture et véhicule utilitaire léger). Il convient surtout de considérer les ordres de grandeur et les tendances sur plusieurs années.

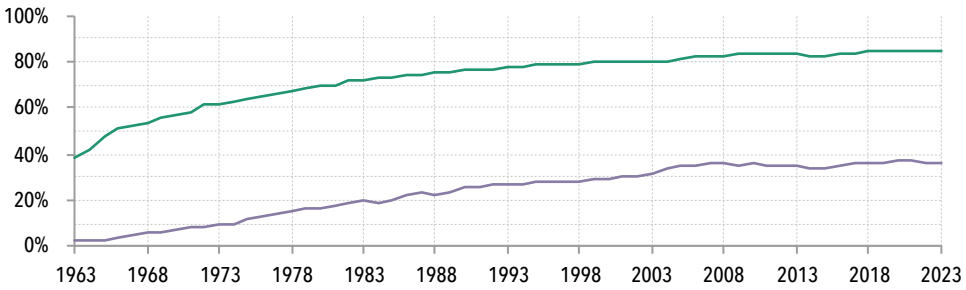
L'INSEE a mis en place depuis 2004 une enquête annuelle dite « SRCV » (statistiques sur les revenus et les conditions de vie, mode opératoire codifié au niveau européen sous le sigle SILC) et publie des données de motorisation selon différents critères. Depuis 2014, cette enquête est devenue bisannuelle.

ÉQUIPEMENT DES MÉNAGES EN AUTOMOBILES (FRANCE MÉTROPOLITAINE) (POURCENTAGES DES MÉNAGES DISPOSANT DE VOITURES)

	2013	2014	2015	2016	2017	2018	2019	2020	2021	2022	2023
PAS DE VOITURE	17 %	17 %	17 %	17 %	16 %	15 %	15 %	15 %	15 %	15 %	**16 %**
AU MOINS 1 VOITURE	83 %	83 %	83 %	83 %	84 %	85 %	85 %	85 %	85 %	85 %	**84 %**
2 VOITURES ET PLUS	35 %	34 %	35 %	35 %	36 %	37 %	37 %	37 %	37 %	36 %	**36 %**
3 VOITURES ET PLUS	5 %	5 %	5 %	5 %	5 %	5 %	5 %	5 %	5 %	5 %	**5 %**
VOITURES PAR MÉNAGE ÉQUIPÉ	1,49	1,48	1,48	1,49	1,50	1,50	1,50	1,50	1,50	1,49	1,49

Source : CCFA (Kantar TNS parc auto)

ÉQUIPEMENT DES MÉNAGES EN AUTOMOBILES (POURCENTAGE DES MÉNAGES)



Ménages disposant d'au moins 1 voiture — Ménages disposant de 2 voitures et plus

Source : CCFA (Kantar TNS parc auto)

En France, 84 % des ménages disposent de plus d'une voiture, et 36 % de deux voitures ou plus.

La proportion de ménages qui ne disposent pas de voiture a diminué jusqu'en 2017 et est stable depuis ; d'après l'enquête Sofres, elle était de 2007 à 2015 de l'ordre de 17 % et de l'ordre de 15 % depuis 2018. Les ménages non motorisés relèvent de plusieurs catégories, qui peuvent d'ailleurs se recouper : personnes très âgées vivant seules ou en couple et ayant abandonné la voiture, habitants des villes-centres des grandes agglomérations, jeunes ménages, ménages momentanément sans voiture et/ou en instance d'achat, etc. Il est très probable qu'un noyau irréductible non-motorisé continuera à exister dans l'avenir, notamment en raison de l'allongement de la durée de vie qui accroît la proportion des personnes âgées.
Les valeurs planchers seront d'ailleurs très différenciées selon les critères, comme on peut le voir dans les pages suivantes. Comme les taux de motorisation sont pratiquement stabilisés, les variations d'une année à l'autre ne sont plus significatives et on a donc pris la moyenne des trois dernières années. **Les échelles ont été choisies de façon à mettre en évidence les critères les plus discriminants**. Les quatre critères retenus, qui ne sont d'ailleurs pas totalement indépendants les uns des autres, sont les suivants :

- **Zones de résidence** (taille de l'unité urbaine). Une unité urbaine est définie comme un ensemble de communes totalisant plus de 2000 habitants, avec continuité du bâti. A titre d'exemple, l'unité urbaine de Paris comporte environ 400 communes (Paris, petite couronne et une partie de la grande couronne). Les communes rurales ne constituent pas des unités urbaines. La motorisation, qui était en 2023 de l'ordre de 95 % en milieu rural, décroît lorsque la taille de l'unité urbaine augmente (présence de transports en commun et difficultés de stationnement).

- **Âge de la personne de référence**. Quelle que soit la classe d'âge, hormis chez les jeunes de moins de 24 ans, leurs taux de motorisation restent quasiment stables. Les jeunes de moins de 24 ans restent avec, dans une moindre mesure, la classe d'âge la plus élevée (60 ans ou plus), les catégories les moins motorisées. Les personnes « dans la force de l'âge » (entre 25 et 59 ans) sont fortement motorisées (près de 85 %).

- **Type de ménage**. Les ménages avec enfants sont évidemment les plus multi- motorisés.

- **Catégorie socio-professionnelle de la personne de référence**. Ce critère traduit le niveau de vie, mais aussi le type de zone de résidence (pour les professions agricoles). Le niveau de motorisation de l'ensemble de toutes les catégories reste quasi stable ; pour les ménages multi motorisés, on a des résultats contrastés selon la catégorie.

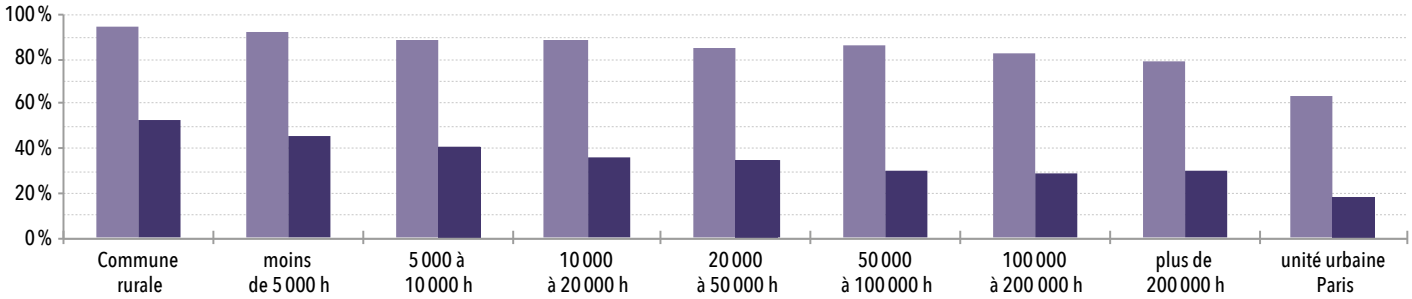
Motorisation des ménages
(France métropolitaine)

ÉQUIPEMENT DES MÉNAGES EN AUTOMOBILES (FRANCE MÉTROPOLITAINE) (POURCENTAGES DES MÉNAGES DISPOSANT DE VOITURES)

	MOTORISÉS (AU MOINS 1 VOITURE)						MULTI-MOTORISÉS (2 VOITURES ET PLUS)					
	2018	2019	2020	2021	2022	2023	2018	2019	2020	2021	2022	2023
COMMUNE RURALE	94 %	94 %	94 %	94 %	95 %	95 %	54 %	53 %	ND	ND	ND	**ND**
MOINS DE 5 000 H	93 %	92 %	93 %	91 %	90 %	93 %	50 %	45 %	ND	ND	ND	**ND**
5 000 À 10 000 H	89 %	89 %	88 %	87 %	89 %	89 %	43 %	40 %	ND	ND	ND	**ND**
10 000 À 20 000 H	89 %	86 %	86 %	88 %	89 %	87 %	41 %	36 %	ND	ND	ND	**ND**
20 000 À 50 000 H	86 %	87 %	85 %	83 %	86 %	85 %	33 %	35 %	ND	ND	ND	**ND**
50 000 À 100 000 H	85 %	86 %	84 %	84 %	87 %	86 %	32 %	31 %	ND	ND	ND	**ND**
100 000 À 200 000 H	85 %	82 %	84 %	83 %	81 %	82 %	31 %	29 %	ND	ND	ND	**ND**
PLUS DE 200 000 H	82 %	79 %	78 %	78 %	78 %	80 %	29 %	29 %	ND	ND	ND	**ND**
UNITÉ URBAINE DE PARIS	66 %	67 %	65 %	64 %	64 %	63 %	19 %	18 %	ND	ND	ND	**ND**
ENSEMBLE	**84,1 %**	**83,4 %**	**82,1 %**	**82,3 %**	**83,0 %**	**83,3 %**	**36,3 %**	**35,1 %**	**ND**	**ND**	**ND**	**ND**

Source : INSEE (enquêtes SRCV-SILC)

POURCENTAGE DE MÉNAGES MOTORISÉS, PAR TAILLE DE L'UNITÉ URBAINE (MOYENNE DES 3 DERNIÈRES ANNÉES)



Ménages disposant d'au moins 1 voiture — Ménages disposant de 2 voitures et plus

Source : INSEE (enquêtes SRCV-SILC)

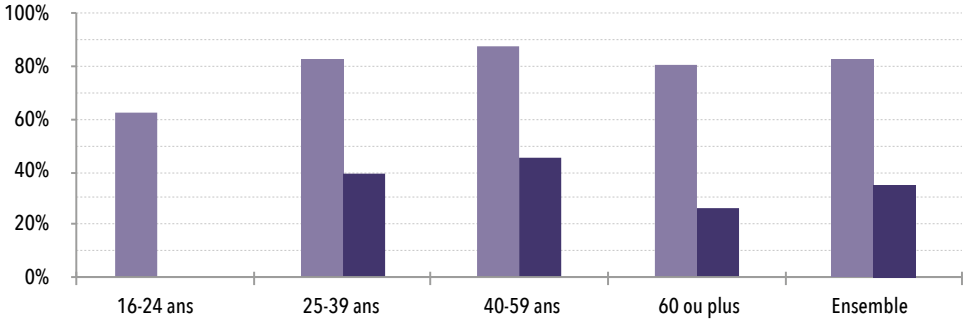
MOTORISATION DES MÉNAGES SELON L'ÂGE DE LA PERSONNE DE RÉFÉRENCE

	MOTORISÉS (AU MOINS 1 VOITURE)						MULTI-MOTORISÉS (2 VOITURES ET PLUS)					
	2018	2019	2020	2021	2022	2023	2018	2019	2020	2021	2022	2023
16-24 ANS	73 %	69 %	63 %	60 %	62 %	65 %	NS	NS	ND	ND	ND	ND
25-39 ANS	85 %	84 %	83 %	82 %	81 %	83 %	41 %	39 %	ND	ND	ND	ND
40-59 ANS	89 %	89 %	87 %	87 %	89 %	87 %	46 %	45 %	ND	ND	ND	ND
60 OU PLUS	81 %	80 %	78 %	80 %	80 %	81 %	27 %	26 %	ND	ND	ND	ND
ENSEMBLE	**84,1 %**	**83,4 %**	**82,1 %**	**82,3 %**	**83,0 %**	**83,3 %**	**36,3 %**	**35,1 %**	**ND**	**ND**	**ND**	**ND**

(NS : non significatif)

Source : INSEE (enquêtes SRCV-SILC)

POURCENTAGE DE MÉNAGES MOTORISÉS, PAR TRANCHES D'ÂGE DE LA PERSONNE DE RÉFÉRENCE (MOYENNE DES 3 DERNIÈRES ANNÉES)



Au moins 1 voiture — Dont 2 voitures et plus

Source : INSEE (enquêtes SRCV-SILC)

95 % des ménages des communes rurales disposent d'un véhicule, à comparer aux 63 % des ménages de l'unité urbaine de Paris et aux 83 % de la moyenne nationale.

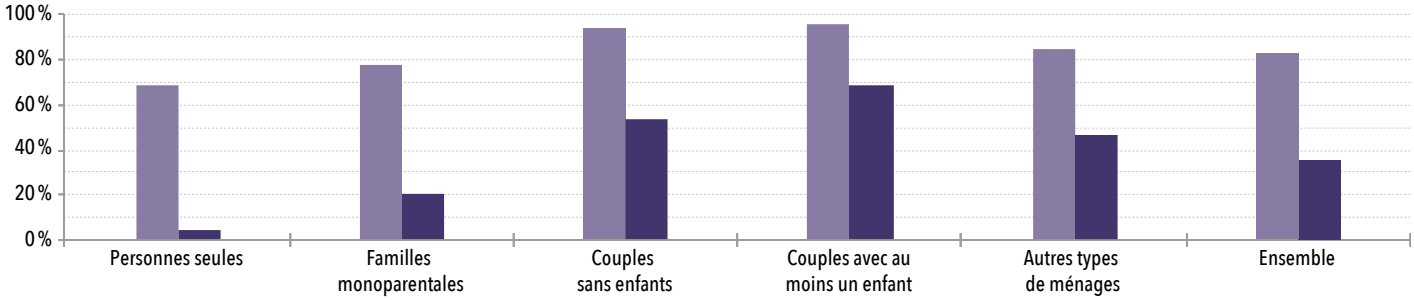
Motorisation des ménages
(France métropolitaine)

MOTORISATION DES MÉNAGES SELON LE TYPE DE MÉNAGE

	MOTORISÉS (AU MOINS 1 VOITURE)						MULTI-MOTORISÉS (2 VOITURES ET PLUS)					
	2018	2019	2020	2021	2022	2023	2018	2019	2020	2021	2022	2023
PERSONNES SEULES	69 %	68 %	65 %	66 %	69 %	**70 %**	4 %	4 %	ND	ND	ND	**ND**
FAMILLES MONOPARENTALES	79 %	80 %	75 %	76 %	79 %	**79 %**	20 %	20 %	ND	ND	ND	**ND**
COUPLES SANS ENFANTS	94 %	94 %	94 %	94 %	94 %	**94 %**	52 %	53 %	ND	ND	ND	**ND**
COUPLES AVEC AU MOINS UN ENFANT	96 %	96 %	95 %	96 %	96 %	**96 %**	68 %	68 %	ND	ND	ND	**ND**
AUTRES TYPES DE MÉNAGES	81 %	85 %	85 %	86 %	84 %	**83 %**	47 %	46 %	ND	ND	ND	**ND**
ENSEMBLE	**84,1 %**	**83,4 %**	**82,1 %**	**82,3 %**	**83,0 %**	**83,3 %**	**36,3 %**	**35,1 %**	**ND**	**ND**	**ND**	**ND**

Source : INSEE (enquêtes SRCV-SILC)

POURCENTAGE DE MÉNAGES MOTORISÉS, PAR TYPE DE MÉNAGE (MOYENNE DES 3 DERNIÈRES ANNÉES)



Au moins 1 voiture — Dont 2 voitures et plus

Source : INSEE (enquêtes SRCV-SILC)

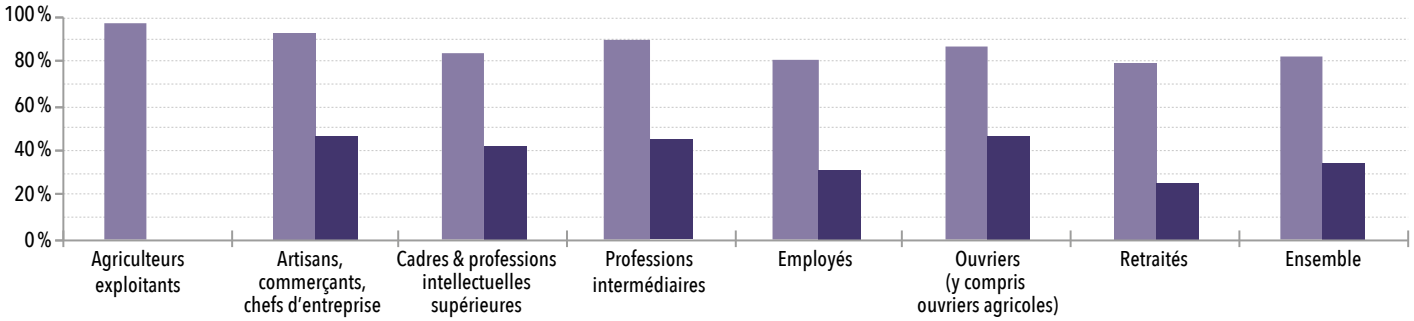
MOTORISATION DES MÉNAGES SELON LA CATÉGORIE SOCIO-PROFESSIONNELLE

	MOTORISÉS (AU MOINS 1 VOITURE)						MULTI-MOTORISÉS (2 VOITURES ET PLUS)					
	2018	2019	2020	2021	2022	2023	2018	2019	2020	2021	2022	2023
AGRICULTEURS EXPLOITANTS	95 %	95 %	100 %	99 %	98 %	**98 %**	NS	NS	ND	ND	ND	**ND**
ARTISANS, COMMERÇANTS, CHEFS D'ENTREPRISE	89 %	91 %	94 %	92 %	93 %	**95 %**	47 %	47 %	ND	ND	ND	**ND**
CADRES ET PROFESSIONS INTELLECTUELLES SUPÉRIEURES	87 %	87 %	86 %	86 %	85 %	**83 %**	46 %	43 %	ND	ND	ND	**ND**
PROFESSIONS INTERMÉDIAIRES	90 %	90 %	89 %	89 %	91 %	**90 %**	46 %	45 %	ND	ND	ND	**ND**
EMPLOYÉS	82 %	81 %	80 %	80 %	83 %	**81 %**	33 %	31 %	ND	ND	ND	**ND**
OUVRIERS (DONT AGRICOLES)	89 %	89 %	88 %	86 %	87 %	**89 %**	49 %	46 %	ND	ND	ND	**ND**
RETRAITÉS	81 %	80 %	78 %	79 %	80 %	**80 %**	26 %	26 %	ND	ND	ND	**ND**
ENSEMBLE	**84,1 %**	**83,4 %**	**82,1 %**	**82,3 %**	**83,0 %**	**83,3 %**	**36,3 %**	**35,1 %**	**ND**	**ND**	**ND**	**ND**

(NS : non significatif)

Source : INSEE (enquêtes SRCV-SILC)

POURCENTAGE DE MÉNAGES MOTORISÉS, PAR CATÉGORIE SOCIO-PROFESSIONNELLE (MOYENNE DES 3 DERNIÈRES ANNÉES)



Au moins 1 voiture — Dont 2 voitures et plus

Source : INSEE (enquêtes SRCV-SILC)

Les déplacements locaux quotidiens
(France métropolitaine)

Les enquêtes nationales transports et déplacements

Les déplacements de personnes en France métropolitaine sont connus grâce à des enquêtes nationales réalisées périodiquement, tous les 10 à 15 ans, par l'INSEE, l'INRETS (rattaché depuis 2011 à l'IFSSTAR) et le SDES. Les quatre enquêtes dont les résultats sont retracés ci-après ont eu lieu respectivement en **1982, 1994, 2008 et 2019.**

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 quatre enquêtes sur les mêmes graphiques permet de visualiser les évolutions des pratiques de mobilité sur une période de près de quarante 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 quatre enquêtes.

DÉPLACEMENTS QUOTIDIENS EN SEMAINE DES PERSONNES DE 6 ANS ET PLUS

	1982	1994	2008	2019
NOMBRE DE PERSONNES DE 6 ANS ET PLUS (MILLIONS)	**49,0**	**53,1**	**56,2**	**59,5**
MODES DE DÉPLACEMENTS(MILLIONS DE DÉPLACEMENTS PAR JOUR)	**163,6**	**167,7**	**176,7**	**180,9**
MARCHE À PIED	55,2	38,9	39,5	42,9
VOITURE	79,7	106,2	114,5	113,6
TRANSPORTS EN COMMUN	13,9	15,1	14,7	16,7
DEUX-ROUES ET DIVERS	14,2	7,2	8,1	7,7
MOTIFS DE DÉPLACEMENTS (MILLIONS DE DÉPLACEMENTS PAR JOUR)	**163,6**	**167,7**	**176,7**	**180,9**
DOMICILE-TRAVAIL	33,8	28,3	31,4	30,1
DOMICILE-AUTRES	77,6	89,6	94,6	101,8
DOMICILE-ÉCOLE	19,4	19,5	17,4	15,5
AUTRES	32,8	29,9	33,3	33,5
DISTANCES PARCOURUES (MILLIONS DE KILOMÈTRES PAR JOUR)	**850,6**	**1 217,6**	**1 415,0**	**1 578,8**
MARCHE À PIED	36,3	29,3	32,6	40,8
VOITURE	617,6	994,8	1 178,2	1 288,9
TRANSPORTS EN COMMUN	153,7	164,9	164,5	197,6
DEUX-ROUES ET DIVERS	42,9	28,6	39,7	51,5
DÉPLACEMENTS PAR PERSONNE				
NOMBRE MOYEN DE DÉPLACEMENTS PAR JOUR	**3,34**	**3,16**	**3,15**	**3,04**
*DONT MÉCANISÉS**	*2,20*	*2,42*	*2,44*	*2,32*
DISTANCE MOYENNE PARCOURUE (KILOMÈTRES PAR JOUR)	17,4	23,1	25,2	26,5
TEMPS MOYEN DE TRANSPORT QUOTIDIEN (MINUTES)	54,8	54,7	56,4	61,9
CARACTÉRISTIQUES D'UN DÉPLACEMENT MOYEN				
LONGUEUR MOYENNE D'UN DÉPLACEMENT MÉCANISÉ (KILOMÈTRES)	**7,6**	**9,3**	**10,1**	**11,1**
VOITURE	7,8	9,4	10,3	11,3
TRANSPORTS EN COMMUN	11,1	11,0	11,2	11,8
DEUX-ROUES ET DIVERS	3,0	3,5	4,8	6,7
DURÉE MOYENNE D'UN DÉPLACEMENT (MINUTES)	**16,4**	**17,3**	**17,9**	**20,4**
MARCHE À PIED	12,3	12,9	13,4	14,4
VOITURE	16,0	16,3	16,9	19,5
TRANSPORTS EN COMMUN	39,1	36,6	37,9	42,0
DEUX-ROUES ET DIVERS	13,2	14,4	17,6	20,3

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

Source : CGDD-SDES, ENTD

LES ENSEIGNEMENTS ESSENTIELS DES ENQUÊTES.

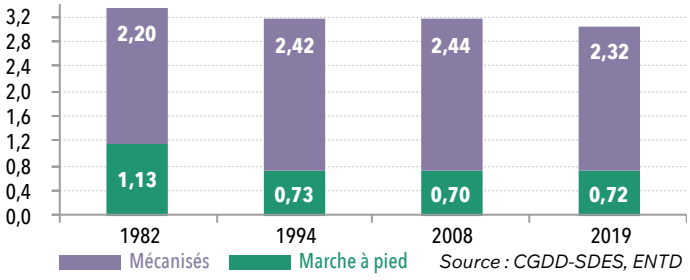
Si entre 1982 et 1994 on pouvait encore observer des évolutions sensibles dans la mobilité quotidienne, il n'en est plus de même entre 1994 et 2019, où la stabilité est plutôt la règle. Le nombre de déplacements par personne décroit légèrement (soit de 3,3 à 3 déplacements par jour ouvrable dont 2,3 « 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 17 et 21%). La voiture reste toujours fortement majoritaire.

Les déplacements locaux quotidiens
(France métropolitaine)

Les enquêtes nationales transports et déplacements

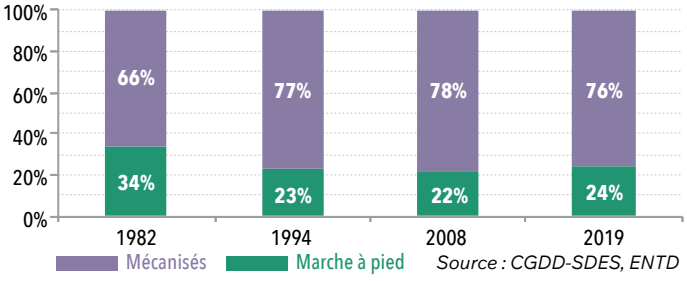
DÉPLACEMENTS, TOUS MOTIFS : RÉPARTITION ENTRE MARCHE À PIED ET MÉCANISÉS
(LES DÉPLACEMENTS "MÉCANISÉS" SONT PAR DÉFINITION CEUX QUI NE SONT PAS EFFECTUÉS ENTIÈREMENT À PIED)

NOMBRES DE DÉPLACEMENTS PAR JOUR ET PAR PERSONNE



Source : CGDD-SDES, ENTD

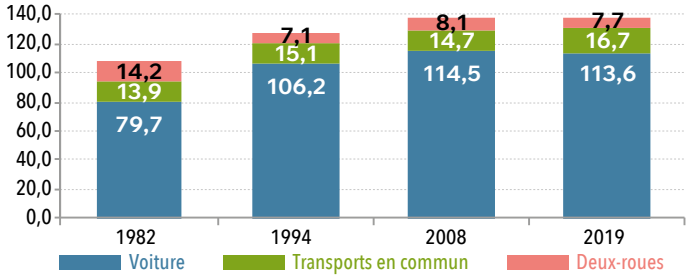
POURCENTAGES DES DÉPLACEMENTS



Source : CGDD-SDES, ENTD

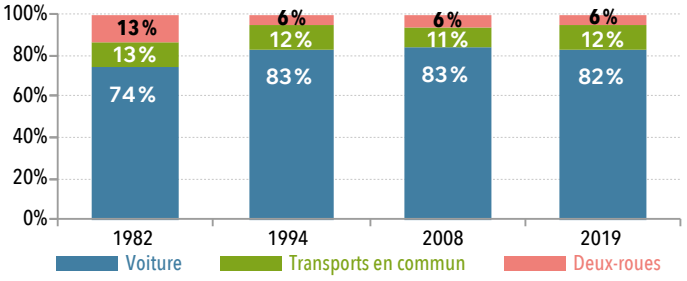
DÉPLACEMENTS HORS MARCHE À PIED, TOUS MOTIFS : RÉPARTITION PAR MODES MÉCANISÉS

NOMBRES DE DÉPLACEMENTS PAR JOUR (MILLIONS)



Source : CGDD-SDES, ENTD

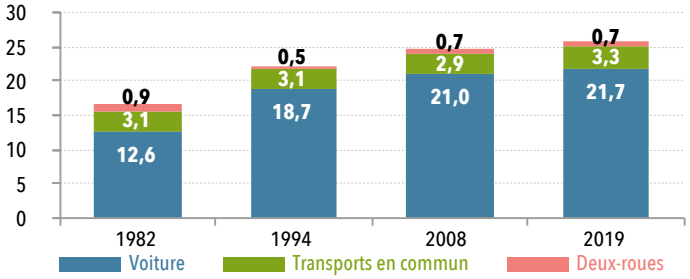
POURCENTAGES DES DÉPLACEMENTS



Source : CGDD-SDES, ENTD

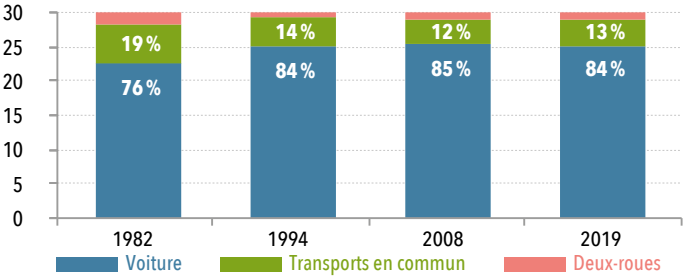
DISTANCES PARCOURUES HORS MARCHE À PIED, TOUS MOTIFS : RÉPARTITION PAR MODES MÉCANISÉS

NOMBRES MOYEN DE KM PARCOURUS PAR PERSONNE



Source : ENTD

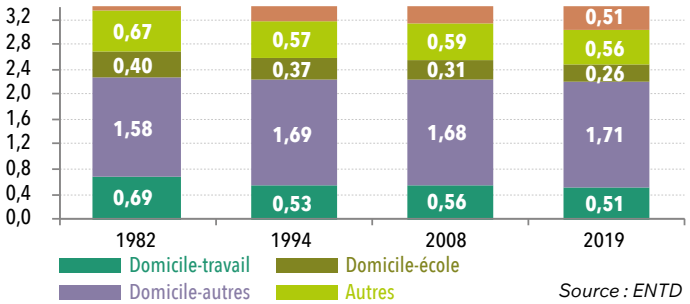
POURCENTAGES DES DISTANCES PARCOURUES



Source : ENTD

DÉPLACEMENTS TOUS MODES : RÉPARTITION PAR MOTIFS

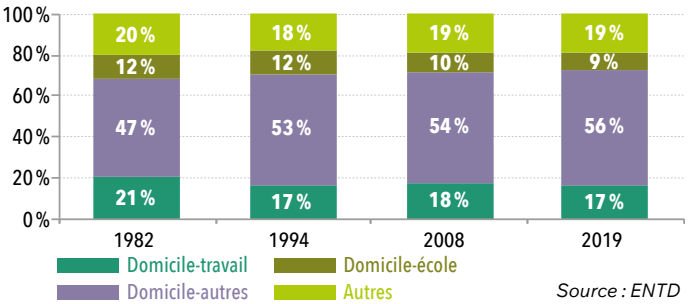
NOMBRES DE DÉPLACEMENTS PAR JOUR ET PAR PERSONNE



Source : ENTD

"Domicile-autres": affaires, achats, loisirs

POURCENTAGES DES DÉPLACEMENTS

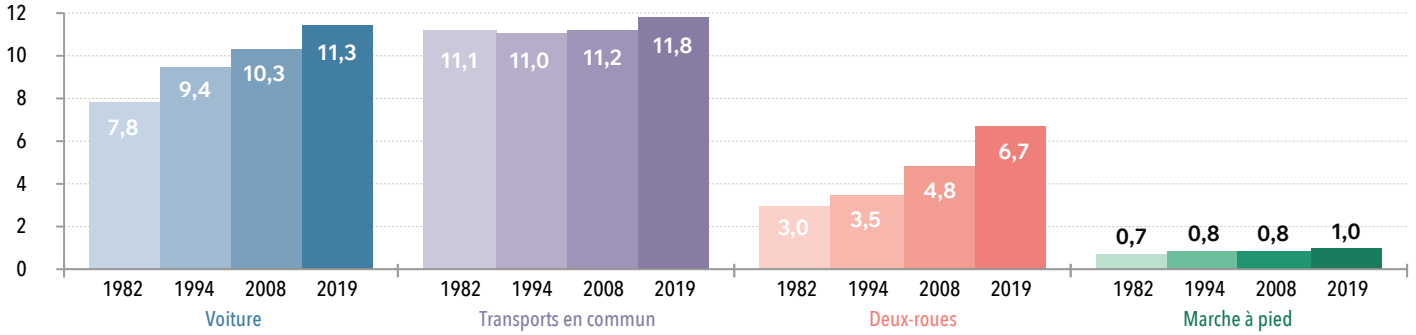


Source : ENTD

Les déplacements locaux quotidiens
(France métropolitaine)

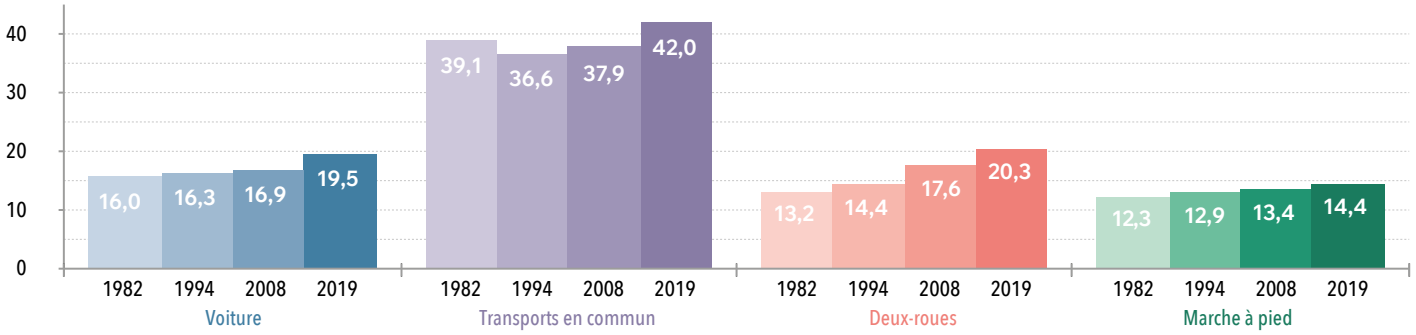
Portées, durées et vitesses

DÉPLACEMENTS LOCAUX QUOTIDIENS :
PORTÉES MOYENNES PAR DÉPLACEMENT EN 1982, 1994, 2008, 2019 (EN KM)



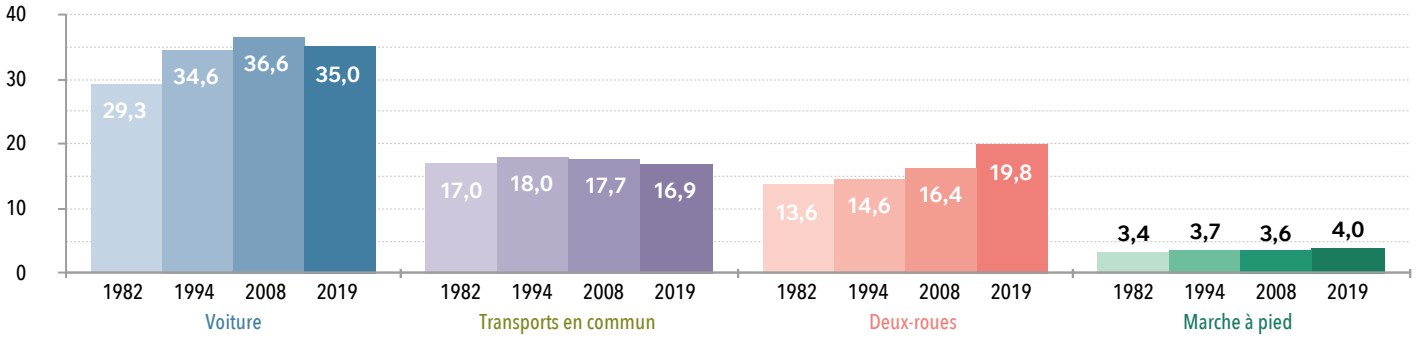
Source : CGDD-SDES, ENTD

DÉPLACEMENTS LOCAUX QUOTIDIENS :
DURÉES MOYENNES PAR DÉPLACEMENT EN 1982, 1994, 2008, 2019 (EN MINUTES)



Source : CGDD-SDES, ENTD

DÉPLACEMENTS LOCAUX QUOTIDIENS :
VITESSES MOYENNES DE DÉPLACEMENT EN 1982, 1994, 2008, 2019 (EN KM/H)



Source : CGDD-SDES, ENTD

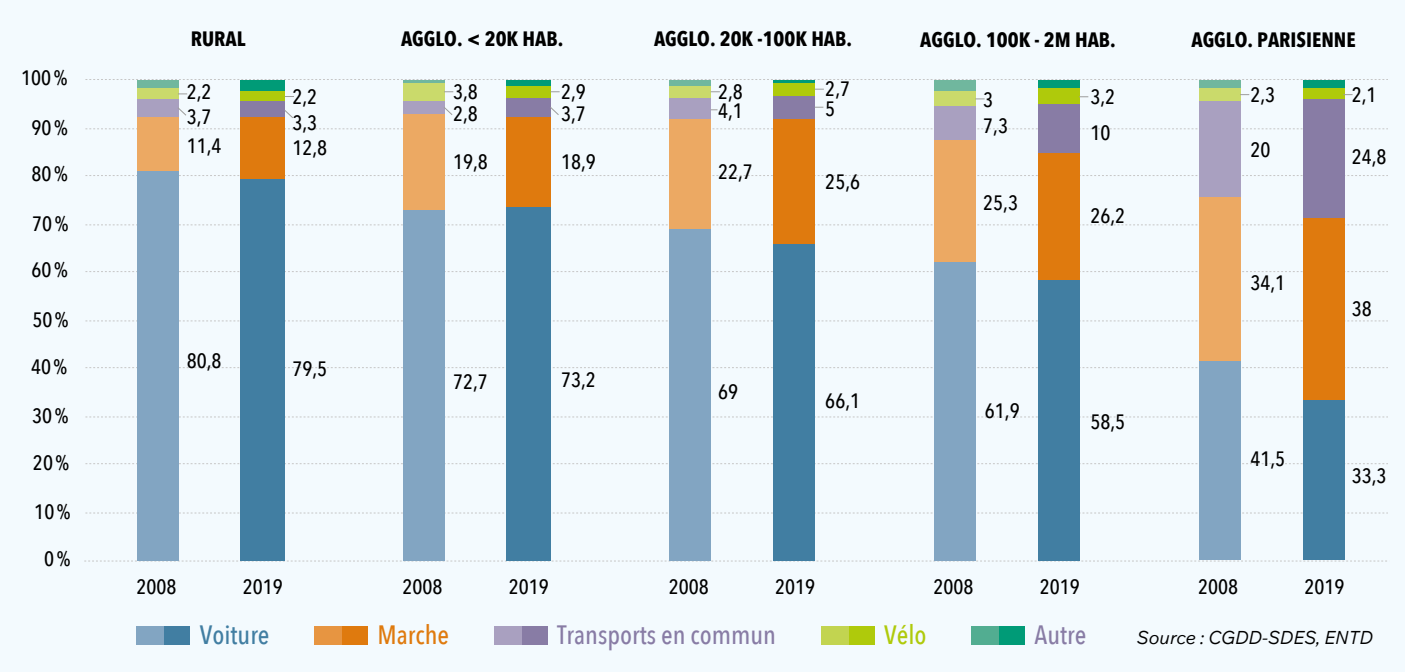
Ces trois graphiques illustrent la principale évolution constatée en matière de mobilité quotidienne, à savoir l'augmentation de la portée des trajets. Comme les durées de déplacements restent pratiquement constantes, ce sont les vitesses qui s'accroissent. Il faut probablement voir là le résultat d'un 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 de la localisation

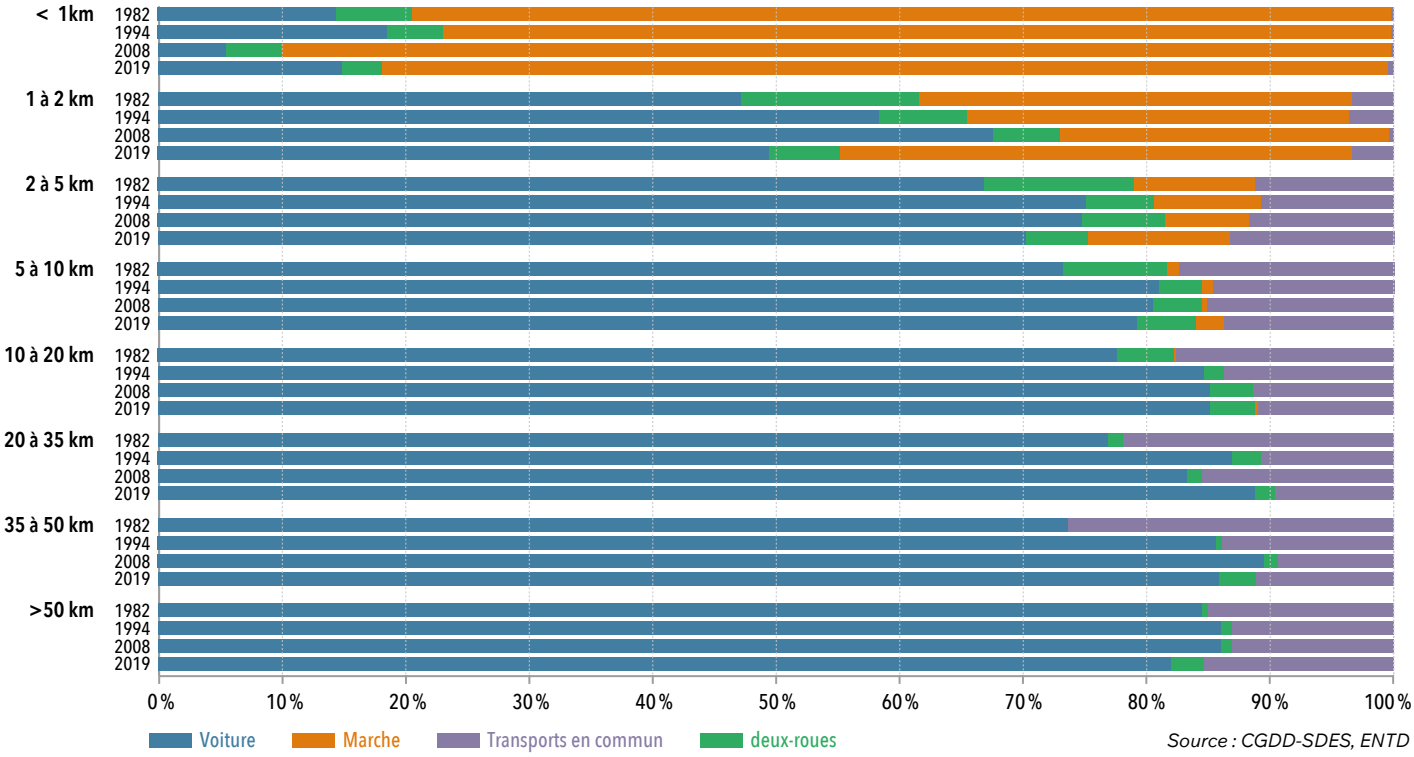
RÉPARTITION DES MODES DE DÉPLACEMENTS EN FONCTION DES TRANCHES D'UNITÉ URBAINE EN 2008 ET 2019 (POURCENTAGES)



Entre 2008 et 2019, la part de la voiture particulière a légèrement régressé dans l'agglomération parisienne, au profit de la marche à pied et des transports en commun. Les 2 roues ne semblent pas en avoir bénéficié. Partout ailleurs et surtout en milieu rural, la voiture reste toujours fortement majoritaire.

Répartition en fonction des classes de portées

DÉPLACEMENTS LOCAUX QUOTIDIENS : PARTS DES MODES PAR CLASSES DE PORTÉES EN 1982, 1994, 2008
(EN POURCENTAGES DES NOMBRES DE DÉPLACEMENTS)



Dans toutes les enquêtes, la voiture particulière a confirmé sa prépondérance, sauf pour les très courtes distances (moins de 1 km).

À retenir

87,5%

se font par la route

(dont 82,3% en voiture particulière)

11,3%

se font par voie ferroviaire

(dont 55% par TGV)

Transport de voyageurs

Le concours public à la SNCF s'élève à

17 Mrds €

Le concours public à la RATP s'élève à

7 Mrds €

17,8%

des déplacements de voyageurs se font en transport en commun

Voyageurs : transports intérieurs 44

Voyageurs en Europe : modes terrestres 45

Réseau de voies ferrées 46

SNCF 47

RATP 49

Transport par autocars
L'offre de transport 51

Transport par autocars
La demande annuelle 52

Trafics voyageurs transmanche 53

Trafic aérien passagers, intérieur
en France métropolitaine 54

Trafic des aéroports de Paris
(passagers) 54

Trafic des aéroports régionaux
(passagers) 55

Transport aérien de voyageurs Europe 56

RETOUR SOMMAIRE GÉNÉRAL

Voyageurs : transports intérieurs

RÉPARTITION ENTRE LES MODES (MILLIARDS DE VOYAGEURS x KILOMÈTRES)

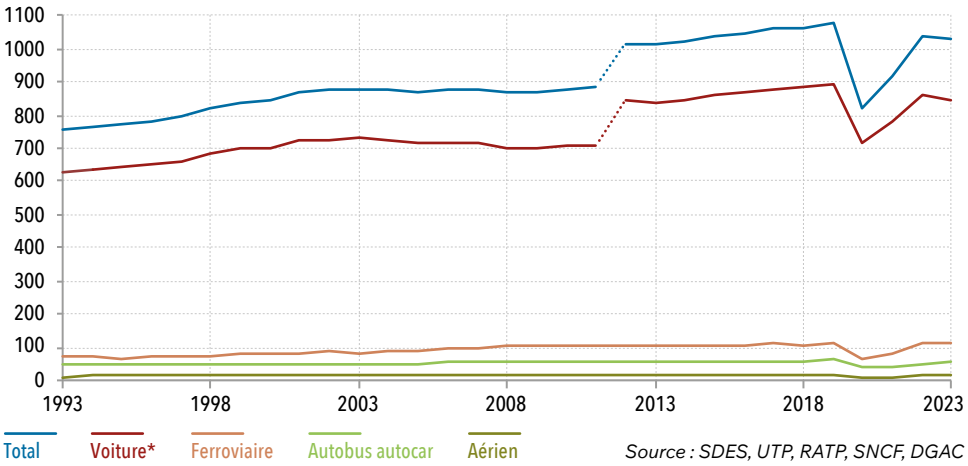
	2013	2014	2015	2016	2017	2018	2019	2020	2021	2022	2023
VOITURES IMMATRICULÉES FRANCE	758	767	778	790	794	792	799	650	711	773	**761**
VOITURES IMMATRICULÉES ÉTRANGER	72	71	70	70	76	79	82	56	63	80	**78**
VOITURES ET 2 ROUES TOUTES IMMATRICULATIONS	841	849	859	872	882	883	893	715	784	864	**850**
AUTOBUS AUTOCAR	56	58	58	59	59	59	61	38	42	48	**54**
FERROVIAIRE*	105	105	105	104	111	105	109	62	81	111	**116**
AÉRIEN	14	14	14	15	15	16	16	7	10	13	**13**
TOTAL	**1 017**	**1 025**	**1 036**	**1 050**	**1 067**	**1 063**	**1 079**	**823**	**917**	**1 036**	**1 033**

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

Nouvelle évaluation des séries voitures à partir de 2012

Source : SDES, UTP, RATP, SNCF, DGAC

TRANSPORTS INTÉRIEURS DE VOYAGEURS (MILLIARDS DE VOYAGEURS x KILOMÈTRES)



Source : SDES, UTP, RATP, SNCF, DGAC

** Y compris 2 roues motorisés et voitures étrangères à partir de 1990.*

Plus de 87 % des déplacements de voyageurs se font sur la route.

RÉPARTITION ENTRE LES MODES (MILLIARDS DE VOYAGEURS x KILOMÈTRES)

	2013	2014	2015	2016	2017	2018	2019	2020	2021	2022	2023
VOITURES ET 2 ROUES TOUTES IMMATRICULATIONS	82,7 %	82,8 %	82,9 %	83,0 %	82,6 %	83,0 %	82,7 %	87,0 %	85,5 %	83,4 %	**82,2 %**
AUTOBUS AUTOCAR	5,5 %	5,6 %	5,6 %	5,7 %	5,5 %	5,6 %	5,6 %	4,6 %	4,6 %	4,6 %	**5,2 %**
FERROVIAIRE	10,3 %	10,2 %	10,1 %	9,9 %	10,4 %	9,9 %	10,1 %	7,6 %	8,9 %	10,7 %	**11,3 %**
AÉRIEN	1,4 %	1,4 %	1,4 %	1,4 %	1,4 %	1,5 %	1,5 %	0,9 %	1,1 %	1,3 %	**1,3 %**
	100 %	100 %	100 %	100 %	100 %	100 %	100 %	100 %	100 %	100 %	**100 %**
TOTAL ROUTE (VOITURE, AUTOBUS ET AUTOCAR)	**88,2 %**	**88,4 %**	**88,5 %**	**88,7 %**	**88,2 %**	**88,6 %**	**88,4 %**	**91,6 %**	**90,0 %**	**88,0 %**	**87,5 %**
TOTAL TRANSPORTS EN COMMUN (AUTOBUS, AUTOCAR, FERROVIAIRE ET AÉRIEN)	**17,3 %**	**17,2 %**	**17,1 %**	**17,0 %**	**17,4 %**	**17,0 %**	**17,3 %**	**13,0 %**	**14,5 %**	**16,6 %**	**17,8 %**

Source : 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 2023 de 1,46 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 rétropolées à partir de 1990. Le SDES a également réévalué le parc auto en 2023, avec rétropolation jusqu'en 2012 : de ce fait, la circulation automobile a également été rétropolée sur cette même période.

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

Sur les 1033 milliards de voyageurs-kilomètres parcourus dans l'année 2023, la voiture particulière et les 2 roues en ont assuré 850 soit plus de 82 %, et les autobus et autocars 54, soit près de 5 %. La route a donc acheminé plus de 87 % des trajets parcourus sur le territoire national, le ferroviaire plus de 11 % et l'aérien 1,3 %.

Voyageurs en Europe : modes terrestres

VOYAGEURS EN UNION EUROPÉENNE À 14

	2012	2013	2014	2015	2016	2017	2018	2019	2020	2021	2022
MILLIARDS DE VOYAGEURS-KILOMÈTRES											
VOITURE	3 329	3 380	3 429	3 500	3 560	3 580	3 581	3 597	2 852	3 183	**3 381**
RAIL	323	328	333	336	338	350	356	367	195	228	**348**
TRANSPORT URBAIN	418	418	407	418	421	404	410	412	252	292	**359**
TOTAL	4 070	4 126	4 169	4 253	4 320	4 334	4 347	4 376	3 299	3 704	4 088
RÉPARTITION EN POURCENTAGE DU TOTAL											
VOITURE	82 %	82 %	82 %	82 %	82 %	83 %	82 %	82 %	86 %	86 %	**83 %**
RAIL	8 %	8 %	8 %	8 %	8 %	8 %	8 %	8 %	6 %	6 %	**9 %**
TRANSPORT URBAIN	10 %	10 %	10 %	10 %	10 %	9 %	9 %	9 %	8 %	8 %	**9 %**
TOTAL	100 %	100 %	100 %	100 %	100 %	100 %	100 %	100 %	100 %	100 %	100 %

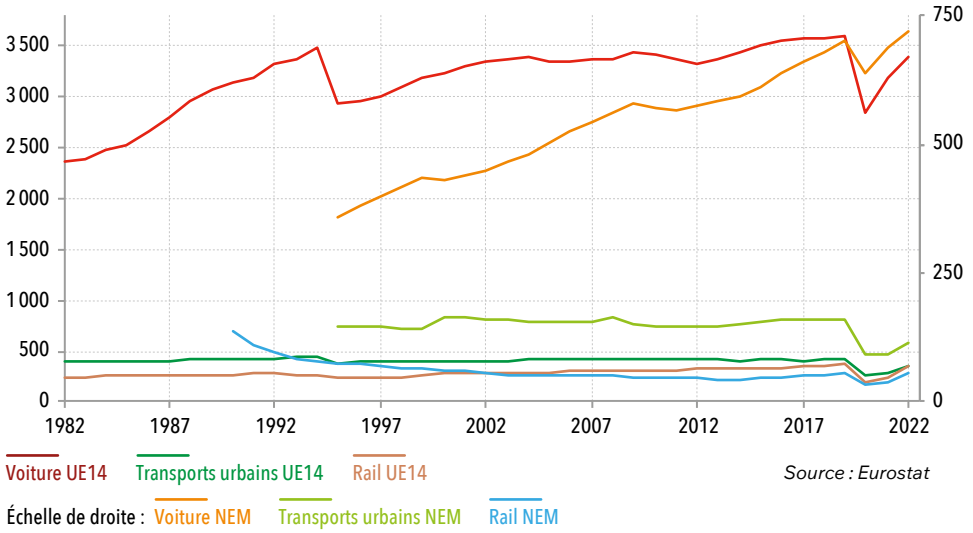
Source : Eurostat

VOYAGEURS EN UNION EUROPÉENNE : NOUVEAUX ÉTATS MEMBRES (13)

	2012	2013	2014	2015	2016	2017	2018	2019	2020	2021	2022
MILLIARDS DE VOYAGEURS-KILOMÈTRES											
VOITURE	576	585	591	611	636	662	681	702	636	686	**718**
RAIL	45	44	43	46	48	51	53	55	33	38	**54**
TRANSPORT URBAIN	147	146	152	155	158	158	158	161	92	93	**117**
TOTAL	767	774	787	811	843	870	891	918	761	817	889
RÉPARTITION EN POURCENTAGE DU TOTAL											
VOITURE	75 %	76 %	75 %	75 %	76 %	76 %	76 %	77 %	84 %	84 %	**81 %**
RAIL	6 %	6 %	6 %	6 %	6 %	6 %	6 %	6 %	4 %	5 %	**6 %**
TRANSPORT URBAIN	19 %	19 %	19 %	19 %	19 %	18 %	18 %	18 %	12 %	11 %	**13 %**
TOTAL	100 %	100 %	100 %	100 %	100 %	100 %	100 %	100 %	100 %	100 %	100 %

Source : Eurostat

UNION EUROPÉENNE (À 27) : TRANSPORTS TERRESTRES DE VOYAGEURS
(MILLIARDS DE VOYAGEURS-KILOMÈTRES)



Source : Eurostat

Plus de 86 % des déplacements dans l'UE27 se font par la route.

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 27, les proportions des différents modes de transports étaient remarquablement stables dans le temps jusqu'en 2019 ; si on ne tient pas compte de 2020-2021 du fait de la crise, les proportions de chaque mode reviennent dans les mêmes niveaux qu'avant la crise. En 2023, la mobilité globale reste cependant très au-dessous du niveau que l'on observait en 2019.

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).

Réseau de voies ferrées

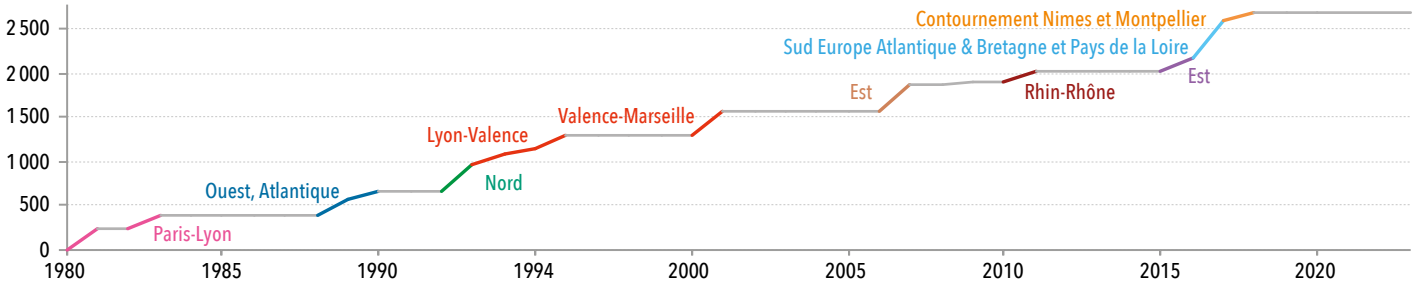
LONGUEUR DES LIGNES FERROVIAIRES EXPLOITÉES (KILOMÈTRES AU 31 DÉCEMBRE)

	2013	2014	2015	2016	2017	2018	2019	2020	2021	2022	2023
LONGUEUR TOTALE DES LIGNES	**30 318**	**29 335**	**28 808**	**28 364**	**28 360**	**27 834**	**28 142**	**27 872**	**27 716**	**27 604**	**27 597**
DONT LIGNES ÉLECTRIFIÉES	15 858	16 031	15 987	16 097	16 292	16 293	16 726	16 672	16 713	16 782	**16 782**
DONT LIGNES À GRANDE VITESSE	2 036	2 036	2 043	2 166	2 339	2 339	2 701	2 681	2 681	2 681	**2 681**

Source : EPSF, SNCF, ART

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.

LIGNES À GRANDE VITESSE : MISES EN SERVICE (KILOMÈTRES DE LIGNES)



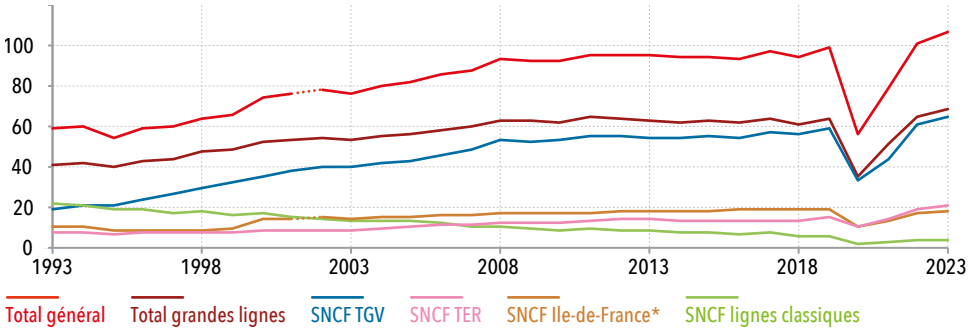
(Désignations et longueurs approximatives)

VOYAGEURS

	2013	2014	2015	2016	2017	2018	2019	2020	2021	2022	2023
PARC DE VOITURES (MILLIERS)											
MATÉRIEL MOTEUR	11,2	11,3	11,7	12,0	12,1	12,4	12,5	12,3	11,2	11,1	**11,1**
VOITURES VOYAGEURS	15,8	16,2	16,9	17,0	16,7	17,7	18,0	18,4	17,5	17,3	**17,4**
TOTAL	**27,0**	**27,6**	**28,7**	**29,0**	**28,8**	**30,1**	**30,5**	**30,7**	**28,7**	**28,3**	**28,5**
CIRCULATION DES TRAINS (MILLIONS DE TRAINS x KILOMÈTRES)											
TRAINS DE VOYAGEURS	425	421	435	410	413	380	390	300	374	391	**386**
TRAFICS DE VOYAGEURS (MILLIARDS DE VOYAGEURS x KILOMÈTRES)											
SNCF TGV	54,9	54,9	55,2	54,8	57,1	56,1	58,9	33,1	43,5	61,4	**64,6**
SNCF LIGNES CLASSIQUES	8,2	7,7	7,5	7,0	7,2	5,5	5,3	2,2	3,1	3,7	**3,9**
TOTAL GRANDES LIGNES	**63,1**	**62,5**	**62,7**	**61,8**	**64,2**	**61,5**	**64,2**	**35,3**	**51,7**	**65,1**	**68,4**
SNCF TER	13,8	13,5	13,4	13,0	13,7	13,8	15,3	10,8	14,4	19,0	**20,8**
SNCF ÎLE-DE-FRANCE	18,2	18,4	18,5	19,2	19,5	19,2	19,5	10,6	13,1	17,3	**17,7**
TOTAL GÉNÉRAL	**95,1**	**94,4**	**94,7**	**94,0**	**97,5**	**94,6**	**98,9**	**56,7**	**79,2**	**101,5**	**107,0**

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

TRAFIC DE VOYAGEURS (MILLIARDS DE VOYAGEURS x KILOMÈTRES)



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

Source : SDES, SNCF, Autorité de Régulation des Transports

11,3 % des déplacements de voyageurs sont réalisés par un moyen ferroviaire ; le TGV en assure 60 %.

Restructuration de la SNCF

Suite à la loi n°2014-872 du 4 aout 2014, l'organisation du système ferroviaire français a été profondément modifiée avec, au 1er juillet 2015, la constitution du groupe public ferroviaire composé de 3 Epic : la SNCF, tête de groupe, SNCF Réseau et SNCF Mobilités.

SNCF Réseau est le gestionnaire d'infrastructure qui regroupe les missions assurées antérieurement par RFF, SNCF Infra et DCF ; SNCF Mobilités est l'opérateur de mobilités qui assure les fonctions d'exploitant des services ferroviaires et qui est en charge de la gestion des gares ferroviaires de voyageurs et des services rendus dans ces gares. Depuis le 1er janvier 2020, les Epic ont disparu au profit de 5 sociétés dont SNCF qui assure le pilotage stratégique et financier du Groupe, Rail Logistics Europe (dont SNCF Fret), opérateur national de transport ferroviaire de marchandises, SNCF Gares & Connexion qui gère et exploite les gares de France, SNCF Réseau qui assure l'ingénierie, l'exploitation et l'entretien du réseau ferré français et SNCF Voyageurs qui rassemble l'ensemble des entreprises ferroviaires du Groupe dédiées au transport de voyageurs.

Recettes commerciales

Les "recettes commerciales" comportent la vente des billets et des abonnements aux voyageurs, les facturations de transports de marchandises. L'ordre de grandeur des recettes commerciales (hors activités marchandes annexes) a été en 2023 de près de 9,7 milliards d'euros dont 0,6 milliard pour le fret ; ces recettes sont en hausse par rapport à celles de 2019.

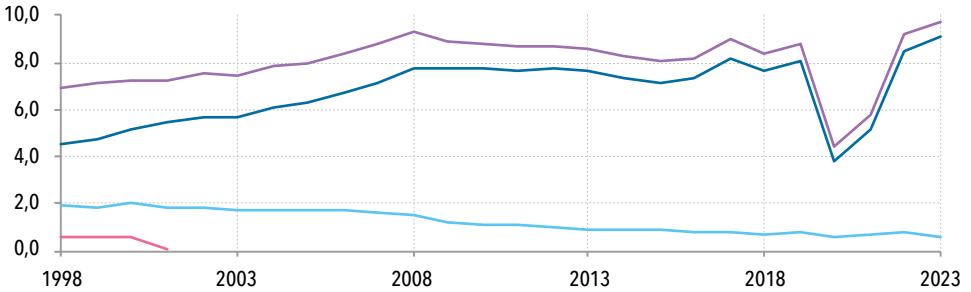
SNCF : RECETTES COMMERCIALES (MILLIARDS D'EUROS COURANTS)

	2013	2014	2015	2016	2017	2018	2019	2020	2021	2022	2023
VOYAGEURS*	7,6	7,4	7,2	7,3	8,2	7,6	8,0	3,8	5,1	8,5	**9,1**
FRET	0,9	0,9	0,9	0,8	0,8	0,7	0,8	0,6	0,6	0,7	**0,6**
TOTAL	**8,5**	**8,3**	**8,1**	**8,1**	**9,0**	**8,4**	**8,8**	**4,4**	**5,8**	**9,2**	**9,7**

** Produits du trafic hors contributions tarifaires d'IdF Mobilités.*

Source : SNCF

SNCF : RECETTES COMMERCIALES (MILLIARDS D'EUROS COURANTS)



Total — Voyageurs (hors contribution IdF Mobilités) — Fret — Sernam + Poste

Source : SNCF

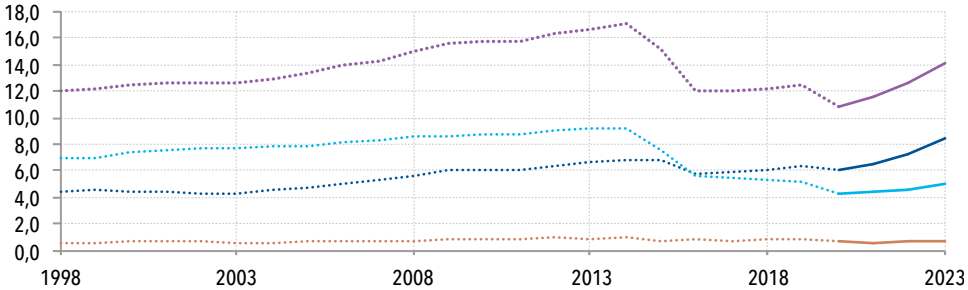
En 2023, les recettes commerciales de la SNCF se sont élevées à 9,7 Mrds €.

Dépenses d'exploitation de SNCF Voyageurs

Les dépenses d'exploitation de SNCF Voyageurs s'établissent en 2023, hors frais financiers, à plus de 14 milliards d'euros, dont 5 milliards d'euros de frais de personnel (hors retraites). Les « impôts et taxes » sur production correspondent essentiellement à la taxe professionnelle et aux autres impôts locaux.

En 2023, les dépenses d'exploitation de la SNCF se sont élevées à plus de 14 Mrds €.

SNCF VOYAGEURS : DÉPENSES D'EXPLOITATION (MILLIARDS D'EUROS COURANTS)



Total dépenses (hors frais financiers) — Charges externes et achats — Salaires et charges sociales — Impôts et taxes

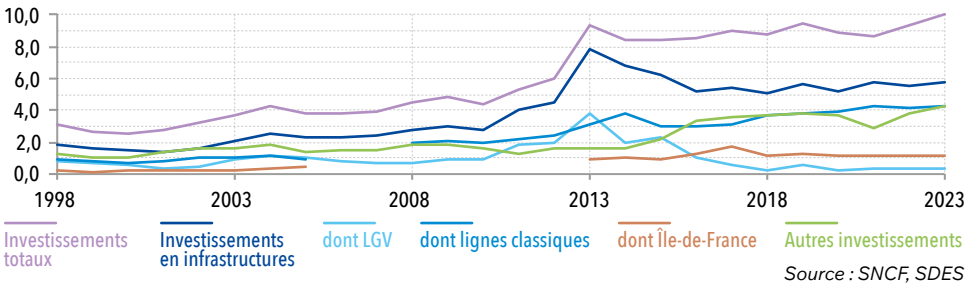
Au 1/1/2020 création de SNCF Voyageurs

Source : SNCF

Dépenses d'investissements

Les montants des investissements annuels se sont élevés en 2023 à environ 10 milliards d'euros dont 5,8 Mrd€ pour les infrastructures.

FERROVIAIRE : INVESTISSEMENTS (MILLIARDS D'EUROS COURANTS)



Source : SNCF, SDES

En 2023, les investissements de la SNCF se sont élevés à 10 Mrds €.

Endettement

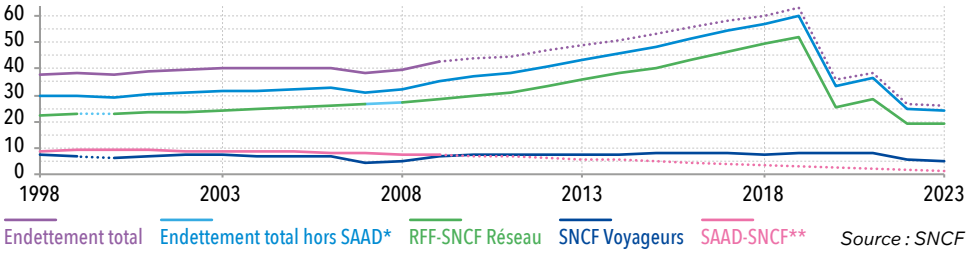
Fin 2023, la dette cumulée de la SNCF s'établit à 24,2 milliards d'euros dont 19,3 logés dans SNCF Réseau, somme à laquelle s'ajouteraient environ 1,6 Mrd€ correspondant à la dette du Service annexe d'amortissement de la dette (SAAD).

En 20 ans, l'endettement cumulé de la SNCF était passé de 30 milliards d'euros à plus de 60 milliards d'euros ; on pourrait d'ailleurs ajouter à cet endettement la dette (SAAD) qui a permis dès 1991 d'isoler une partie de la dette ferroviaire.

Les courbes ci-dessous montrent que le rythme annuel de croissance de cette dette s'était accentué depuis 2007.

Afin d'assainir substantiellement la structure financière de l'entreprise, la loi de finance initiale de 2020 a posé le principe d'une reprise de la dette de SNCF Réseau par l'État à hauteur de 25 Mrd€ à effet au 1er anvier 2020, ce qui explique la chute de l'endettement total ; parallèlement cette reprise de la dette par l'État a été suivie d'une reprise complémentaire à hauteur de 10 Mrd€ à effet du 1er janvier 2022.

ENDETTEMENT SNCF CUMULÉ (MILLIARDS D'EUROS COURANTS)



Source : SNCF

** Reprise de la dette par l'État : 25 Mrd€ au 1/1/2020 et 10 Mrd€ au 1/1/2022.*
*** La dette SAAD de 2008 est censée diminuer de 0,4 Mrd€ par an.*

Malgré les diverses reprises de la dette par l'État, l'endettement de la SNCF s'élevait en 2023 à plus de 24 Mrds €. Le concours des finances publiques à la SNCF s'élève à 17 Mrds €.

Concours publics au secteur ferroviaire

Les concours annuels des finances publiques au transport ferroviaire sont destinés à combler la différence entre les recettes commerciales et les dépenses (exploitation, investissements, frais financiers, etc.), soit **17 milliards d'euros en 2023.** Ils sont retracés dans le tableau ci-dessous.

(MILLIARDS D'EUROS COURANTS)	2013	2014	2015	2016	2017	2018	2019	2020	2021	2022	2023
SNCF - SNCF VOYAGEURS											
CONTRIBUTIONS LIÉES À L'EXPLOITATION	4,83	5,21	5,42	5,71	5,73	5,74	6,09	7,01	7,11	7,15	**7,67**
DONT ÉTAT	*0,51*	*0,49*	*0,50*	*0,56*	*0,51*	*0,44*	*0,39*	*0,33*	*0,36*	*0,36*	***0,42***
DONT RÉGIONS	*2,70*	*2,86*	*2,94*	*2,94*	*3,01*	*3,08*	*3,36*	*3,64*	*3,60*	*3,46*	***3,74***
DONT IDF MOBILITÉS	*1,61*	*1,87*	*1,97*	*2,20*	*2,22*	*2,22*	*2,34*	*3,05*	*3,16*	*3,33*	***3,51***
SUBVENTIONS DE FONCTIONNEMENT (ÉTAT)	0,10	0,05	0,04	0,04	0,02	0,02	0,02	0,01	0,04	0,07	**0,13**
SUBVENTIONS D'INVESTISSEMENTS	0,92	1,10	1,30	1,49	1,32	1,52	1,96	1,99	2,46	1,94	**2,23**
TOTAL PARTIEL	**5,84**	**6,36**	**6,76**	**7,23**	**7,07**	**7,28**	**8,07**	**9,02**	**9,61**	**9,16**	**10,03**
CHARGES DE RETRAITE	3,34	3,36	3,32	3,30	3,30	3,44	3,30	3,41	3,26	3,24	**3,25**
TOTAL GÉNÉRAL SNCF-SNCF VOYAGEURS	**9,18**	**9,72**	**10,08**	**10,53**	**10,37**	**10,72**	**11,37**	**12,43**	**12,87**	**12,40**	**13,28**
RFF - SNCF RÉSEAU											
CONTRIBUTION AUX CHARGES D'INFRASTRUCTURES	0,11	0,11	ND	ND	ND	ND	ND	0,54	0,54	0,57	**0,58**
SUBVENTION D'EXPLOITATION	2,05	2,23	2,05	1,84	0,42	0,38	0,49	0,40	0,29	0,43	**0,29**
SUBVENTIONS D'INVESTISSEMENT	2,01	1,85	1,77	1,61	1,87	1,76	2,44	2,54	2,57	2,22	**2,84**
TOTAL GÉNÉRAL RFF - SNCF RÉSEAU	**4,18**	**4,19**	**3,83**	**3,45**	**2,29**	**2,14**	**2,93**	**3,48**	**3,40**	**3,22**	**3,71**
SNCF (VOYAGEURS ET RÉSEAU)											
TOTAL GÉNÉRAL FERROVIAIRE SNCF	**13,4**	**13,9**	**13,9**	**14,0**	**12,7**	**12,9**	**14,3**	**15,9**	**16,3**	**15,6**	**17,0**

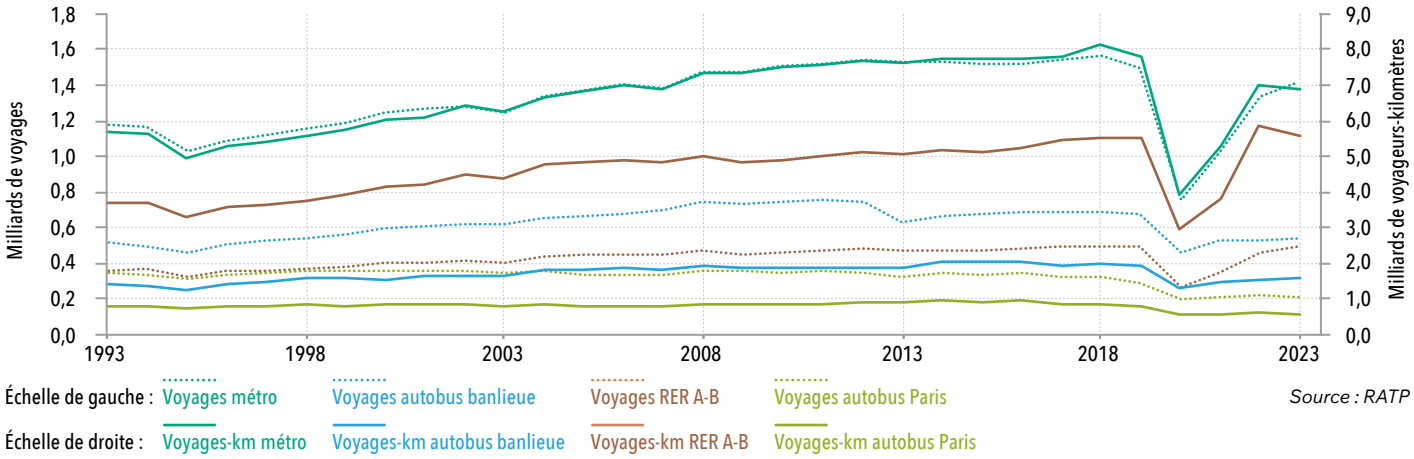
Source : SDES, SNCF

RATP

	2013	2014	2015	2016	2017	2018	2019	2020	2021	2022	2023
LONGUEUR DES LIGNES EXPLOITÉES (KILOMÈTRES)											
MÉTRO	205	206	206	206	206	206	206	211	211	215	**215**
RER A ET B	115	115	115	115	115	115	115	115	115	115	**115**
AUTOBUS PARIS	603	594	591	594	564	581	638	627	623	623	**623**
AUTOBUS BANLIEUE	2 678	2 472	2 403	2 530	2 502	2 482	2 458	2 425	2 428	2 401	**2 378**
TRAMWAY	83	104	105	105	116	116	116	126	136	155	**182**
EFFECTIF MOYEN (MILLIERS)											
SALARIÉS	43,9	44,1	44,4	44,9	45,0	45,4	45,8	46,0	45,7	44,9	**44,9**
VOYAGES EFFECTUÉS (MILLIARDS)											
MÉTRO	1,53	1,53	1,52	1,52	1,54	1,56	1,50	0,75	1,02	1,34	**1,41**
RER A ET B	0,47	0,47	0,47	0,48	0,49	0,50	0,50	0,26	0,34	0,46	**0,49**
AUTOBUS PARIS	0,32	0,34	0,34	0,34	0,32	0,32	0,29	0,20	0,21	0,22	**0,21**
AUTOBUS BANLIEUE	0,63	0,66	0,67	0,69	0,69	0,69	0,68	0,46	0,52	0,53	**0,54**
TRAMWAY	0,19	0,23	0,26	0,28	0,29	0,30	0,33	0,21	0,25	0,29	**0,31**
VOYAGEURS-KILOMÈTRES (MILLIARDS)											
MÉTRO	7,6	7,7	7,7	7,7	7,8	8,1	7,8	3,9	5,3	7,0	**6,9**
RER A ET B	5,0	5,2	5,1	5,2	5,5	5,5	5,5	2,9	3,8	5,9	**5,6**
AUTOBUS PARIS	0,9	0,9	0,9	0,9	0,9	0,8	0,8	0,5	0,6	0,6	**0,6**
AUTOBUS BANLIEUE	1,9	2,0	2,0	2,1	1,9	2,0	1,9	1,3	1,5	1,5	**1,6**
TRAMWAY	0,6	0,7	0,9	0,9	0,9	0,9	1,0	0,6	0,7	0,9	**1,0**

Source : RATP, SDES

RATP : VOYAGES (MILLIARDS) **ET VOYAGEURS-KILOMÈTRES** (MILLIARDS)



Source : RATP

RATP : EFFECTIF MOYEN ANNUEL (MILLIERS DE PERSONNES) *Source : RATP*

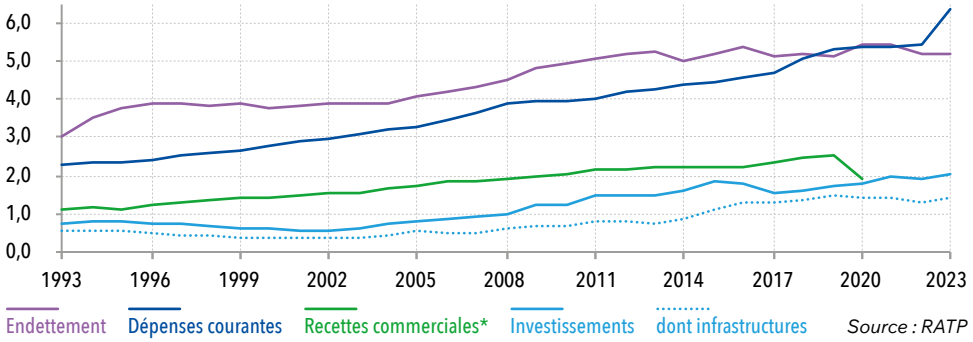
Depuis 10 ans, le ratio "voyageurs. km / effectif" diminue à la RATP.

Le tableau et le graphique ci-dessus retracent quelques éléments physiques concernant la Régie autonome des transports parisiens (RATP), qui exploite le métro parisien et ses prolongements en petite couronne, la ligne A du RER à l'est de Nanterre, la ligne B du RER au sud de la Gare du Nord, toutes les lignes de tramway (de T1 à T13), les lignes d'autobus parisiens et la grande majorité des lignes d'autobus de la petite couronne.
En 2023, le matériel utilisé comportait 735 rames de métro, 338 de RER et 259 de tramways et environ 4 794 autobus dont 32 % hybrides, électriques ou bio GNV.

Le nombre de voyageurs-kilomètres se déduit du nombre de voyages en multipliant ceux-ci par des longueurs moyennes de trajets parcourus selon les réseaux. Actuellement ces trajets moyens quotidiens sont les suivants :
Métro : 4,9 km
RER : 11,4 km
Autobus Paris : 2,7 km
Autobus banlieue : 2,9 km
Tramway : 3,1 km

RATP

RATP : PARAMÈTRES ÉCONOMIQUES (MILLIARDS D'EUROS)



Source : RATP

** Depuis 2021, les recettes voyageurs sont intégrées dans la contribution forfaitaire d'exploitation d'IdF Mobilités*

En 2023, l'aide publique à la RATP s'élève à 7 Mrds €.

Concours publics à la RATP

(MILLIARDS D'EUROS COURANTS)	2013	2014	2015	2016	2017	2018	2019	2020	2021	2022	2023
AIDES AU FONCTIONNEMENT											
CONTRIBUTION FORFAITAIRE D'EXPLOITATION**	0,97	1,01	1,06	1,07	0,96	0,93	1,00	1,09	3,52	3,49	**3,72**
PART DES RISQUES VOYAGEURS	0,00	0,03	0,03	0,02	-0,02	0,00	0,00	0,61	0,00	0,00	**0,00**
CONTRIBUTION FORFAITAIRE D'INVESTISSEMENT	0,91	0,93	0,96	0,91	0,94	0,97	1,00	1,02	1,08	1,11	**1,12**
CONTRIBUTION TAXE PROFESSIONNELLE ET FONCIÈRE	0,11	0,12	0,12	0,11	0,11	0,11	0,13	0,12	0,09	0,10	**0,09**
TOTAL PARTIEL	**2,00**	**2,08**	**2,17**	**2,11**	**1,99**	**2,00**	**2,14**	**2,85**	**4,69**	**4,70**	**4,93**
CHARGES DE RETRAITE*	0,61	0,62	0,62	0,64	0,68	0,71	0,68	0,73	0,74	0,78	**0,81**
TOTAL AIDES AU FONCTIONNEMENT	**2,61**	**2,70**	**2,79**	**2,75**	**2,67**	**2,72**	**2,82**	**3,58**	**5,43**	**5,48**	**5,73**
AIDES AUX INVESTISSEMENTS											
RÉGION	0,26	0,21	0,17	0,15	0,16	0,08	0,20	0,15	0,20	0,18	**0,16**
ÉTAT	0,05	0,06	0,07	0,06	0,09	0,16	0,10	0,11	0,12	0,08	**0,09**
AUTRES CT	0,05	0,08	0,22	0,32	0,24	0,11	0,32	0,44	0,16	0,20	**0,13**
ÎLE-DE-FRANCE MOBILITÉS (EX STIF)	0,27	0,27	0,41	0,28	0,19	0,32	0,34	0,18	0,64	0,57	**0,81**
TOTAL SUBVENTIONS DU PROGRAMME	**0,64**	**0,62**	**0,88**	**0,81**	**0,68**	**0,68**	**0,95**	**0,88**	**1,12**	**1,02**	**1,18**
TOTAL SUBVENTIONS HORS PROGRAMME	**0,02**	**0,00**	**0,00**	**0,00**	**0,00**	**0,00**	**0,00**	**0,00**	**0,00**	**0,00**	**0,00**
TOTAL AIDES AUX INVESTISSEMENTS	**0,65**	**0,62**	**0,88**	**0,81**	**0,68**	**0,68**	**0,95**	**0,88**	**1,12**	**1,02**	**1,18**
TOTAL GÉNÉRAL AIDE PUBLIQUE À LA RATP	**3,26**	**3,32**	**3,67**	**3,56**	**3,36**	**3,39**	**3,77**	**4,45**	**6,54**	**6,50**	**6,92**

** Caisse de retraite autonome depuis 2006.*
*** Depuis 2021, la contribution forfaitaire d'exploitation d'IdF mobilités intègre les recettes voyageurs.*

Source : RATP, DGFiP par SDES

Depuis 2021, la contribution d'IdF mobilités représente l'essentiel des recettes de la RATP (6,9 Mrd€ en 2023) : elle inclut les recettes voyageurs et tous les autres concours d'IdF mobilités. Cette contribution s'est élevée en 2023 à 5,7 milliard d'euros, en hausse de 0,5 Mrd€ par rapport à 2022 ; elle est à rapprocher des 6,35 Mrd€ de dépenses de fonctionnement (dont 3,8 Mrd€ de frais de personnel et de retraites) et des 2 milliards d'euros d'investissements (dont 1,4 Mrd€ d'infrastructures). Cette année l'endettement à 5,2 Mrd€ est en légère hausse par rapport à 2022 (+0,4 %).
L'excédent des dépenses sur les recettes commerciales est financé par les contributions publiques.

L'offre de transport par autocars

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 AU 31 DÉCEMBRE 2023

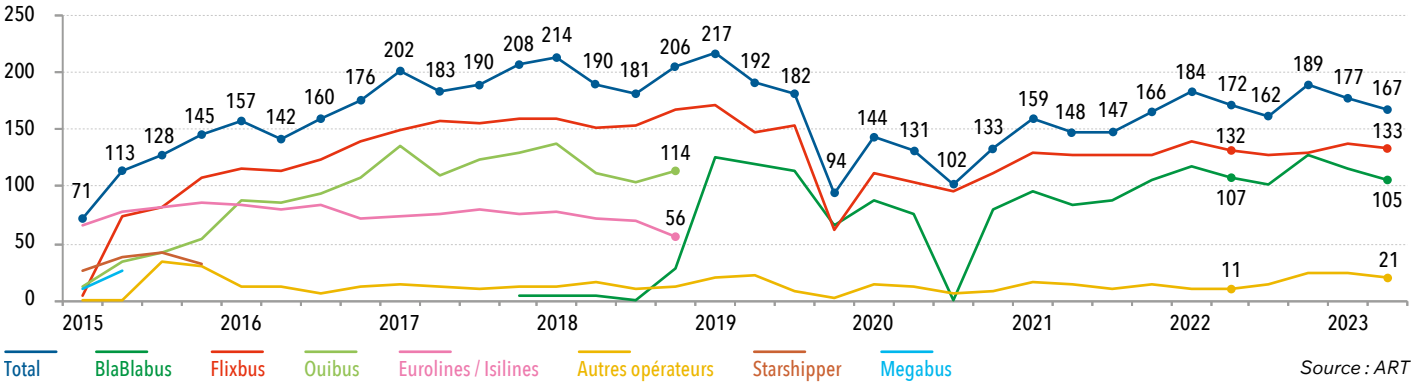
2 OPÉRATEURS NATIONAUX	
FLIXBUS	ALLEMAGNE
BLABLACAR (EX BLABLABUS)	FRANCE
8 OPÉRATEURS "LOCAUX" DONT 4 SAISONNIERS (EN ITALIQUES)	
DMA AUTOCARS, ESCAPAD'KREOL, KEOLIS ARMOR, KEOLIS SUD LORRAINE, *RESALP, VOYAGES LUCIEN KUNEGEL, TLFD* ET *MIGRATOUR*	

Source : ART

En 2023, il n'y a plus que deux opérateurs nationaux et huit opérateurs locaux de transport par autocars en France.

Description de l'offre au 31 décembre 2023

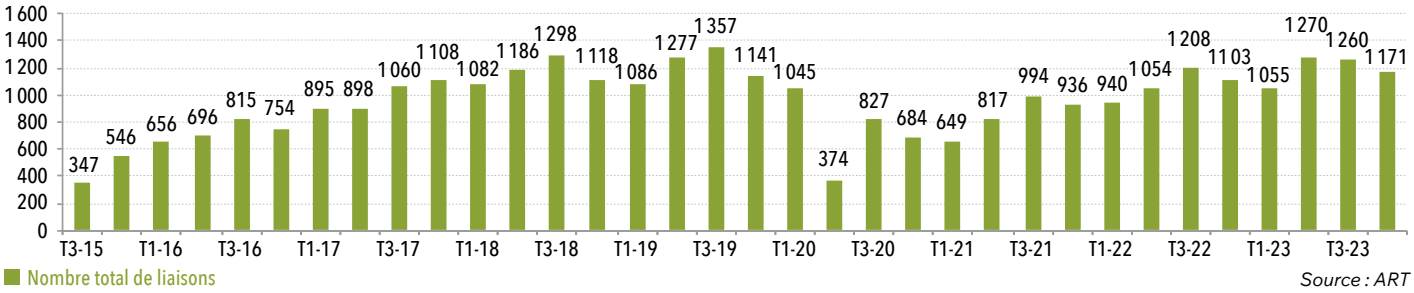
NOMBRE D'UNITÉS URBAINES DESSERVIES PAR L'ENSEMBLE DES OPÉRATEURS



Source : ART

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 : ART

VILLES EN FONCTION DU NOMBRE DE PASSAGERS EN 2023 (TOP 5)

VILLES	NOMBRE DE PASSAGERS EN 2023
PARIS	PLUS DE 4 MILLIONS
LYON	DE 2 À 2,5 MILLIONS
GRENOBLE	DE 1 À 1,25 MILLIONS
MARSEILLE - AIX-EN-PROVENCE	DE 1 À 1,25 MILLIONS
TOULOUSE	DE 0,8 À 1 MILLIONS

Source : ART

LIAISONS LES PLUS FRÉQUENTÉES EN 2023 (TOP 5)

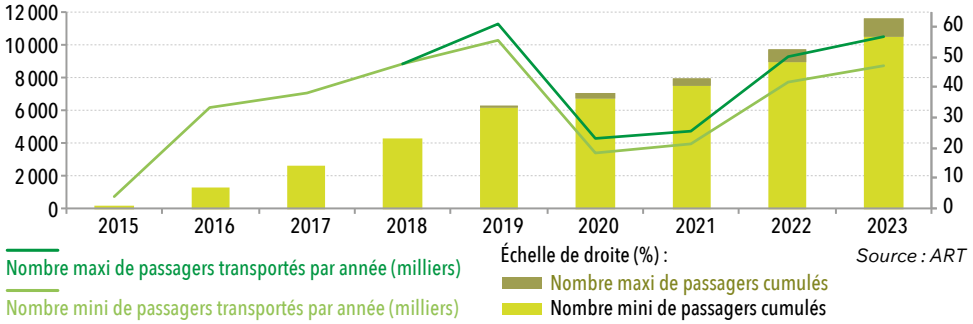
LIAISONS	DISTANCE MOYENNE (KM)	NOMBRE DE PASSAGERS (MILLIERS)
LILLE - PARIS	224	DE 500 À 650
PARIS - ROUEN	138	DE 375 À 500
GRENOBLE - LYON	111	DE 375 À 500
LE HAVRE - PARIS	199	DE 375 À 500
GRENOBLE - LYON AÉROPORT	91	DE 250 À 375

Source : ART

La demande annuelle de transport par autocars

Le nombre de passagers transportés par autocars en 2023 n'est pas encore revenu au niveau de celui de 2009.

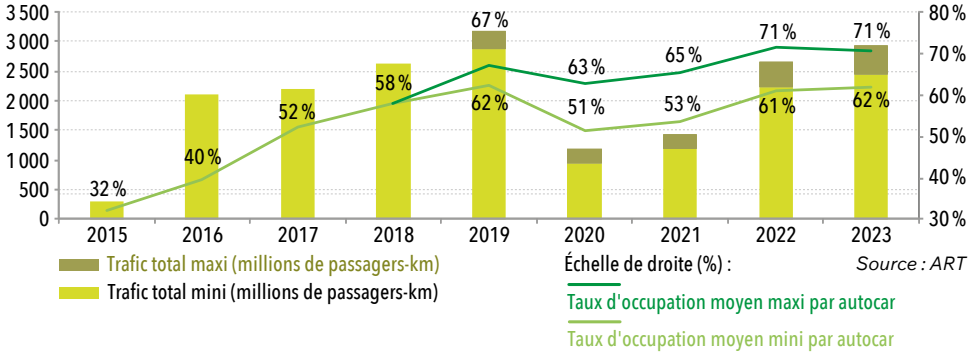
NOMBRE DE PASSAGERS TRANSPORTÉS



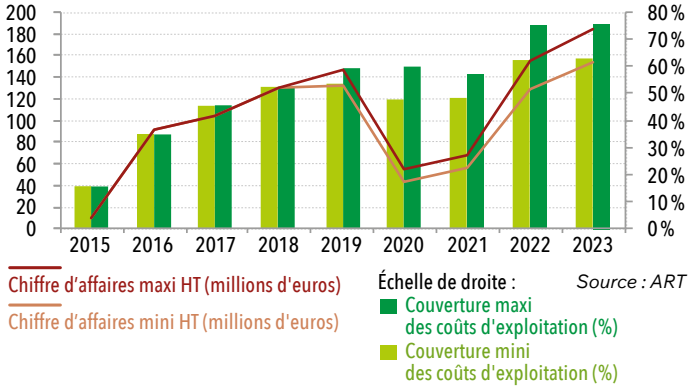
Depuis la libéralisation du transport par autocars en 2015, environ 60 millions de passagers ont été transportés fin 2023, dont près de 11 millions en 2019. Du fait de la crise sanitaire, le trafic a chuté en 2020 et 2021; en 2023, le nombre de passagers transportés est remonté, mais n'est pas encore revenu au niveau de 2019.

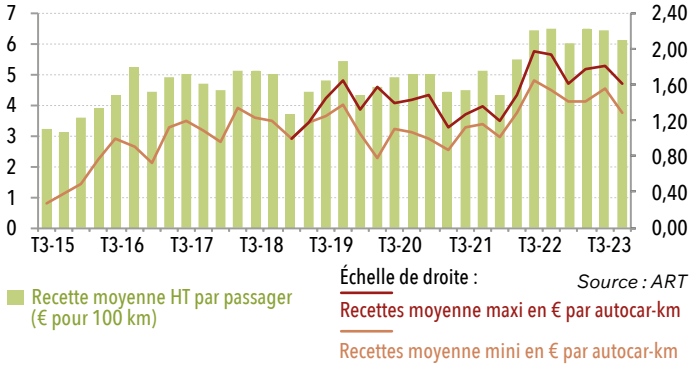
Il en est de même pour le trafic en passagers.km.

TRAFIC



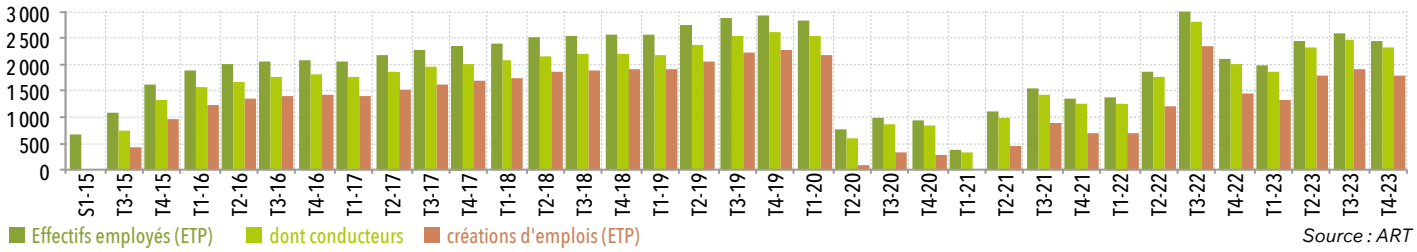
RECETTES





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 apparait que les recettes commerciales n'ont couvert en moyenne en 2023 qu'entre 63 et 76 % des coûts d'exploitation (colonne de droite).

EMPLOIS



Au 1er janvier 2015, le secteur employait 661 salariés pour les activités de cabotage; fin 2022, le secteur employait 2185 ETP. Depuis 2015, la création d'emploi est ainsi d'environ 1524 ETP; elle a subi une forte baisse en 2020 et 2021 et n'est revenue en 2023 qu'au niveau de 2018.

Trafics voyageurs transmanche

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

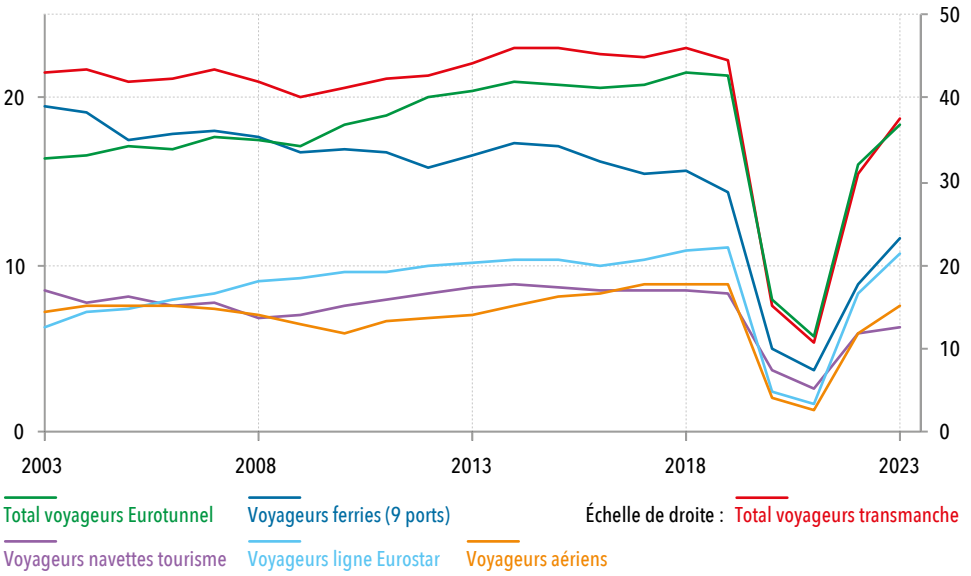
TRAFICS VOYAGEURS

MILLIONS DE VOYAGEURS	2013	2014	2015	2016	2017	2018	2019	2020	2021	2022	2023
VOYAGEURS LIGNE EUROSTAR	10,1	10,4	10,4	10,0	10,3	11,0	11,0	2,5	1,6	8,3	**10,7**
VOYAGEURS NAVETTES	8,8	8,9	8,7	8,6	8,4	8,6	8,4	3,8	2,6	6,0	**6,4**
VOYAGEURS NAVETTES FRET	1,6	1,6	1,7	2,0	2,0	2,0	1,9	1,7	1,5	1,7	**1,4**
TOTAL VOYAGEURS EUROTUNNEL	**20,4**	**21,0**	**20,8**	**20,6**	**20,7**	**21,5**	**21,3**	**7,9**	**5,8**	**15,9**	**18,5**
VOYAGEURS AÉRIENS PARIS-LONDRES	1,8	2,1	2,2	2,3	2,3	2,2	2,3	0,6	0,4	1,7	**2,1**
VOYAGEURS AÉRIENS PROVINCE-LONDRES	5,1	5,5	5,8	5,9	6,5	6,7	6,6	1,5	0,9	4,3	**5,6**
VOYAGEURS FERRIES (9 PORTS)*	16,5	17,4	17,1	16,2	15,4	15,6	14,3	5,0	3,8	8,8	**11,6**
TOTAL VOYAGEURS TRANSMANCHE	**44,0**	**45,9**	**46,0**	**45,1**	**44,9**	**46,0**	**44,5**	**15,0**	**10,9**	**30,8**	**37,7**
POURCENTAGE EUROTUNNEL	47 %	46 %	45 %	46 %	46 %	47 %	48 %	53 %	53 %	52 %	**49 %**
MILLIONS OU MILLIERS DE VÉHICULES											
TOTAL VOITURES SUR NAVETTES (MILLIONS)	2,5	2,6	2,6	2,6	2,6	2,7	2,6	1,4	1,0	2,1	**2,3**
TOTAL AUTOCARS SUR NAVETTES (MILLIERS)	65	63	58	54	51	51	50	14	7	18	**18**

** Calais (63 % du trafic), Dunkerque, Boulogne, Dieppe, Le Havre, Ouistreham, Cherbourg, Saint-Malo, Roscoff.*

Source : SDES, SNCF, ADP, DGAC, DGITM, Eurotunnel

TRANSMANCHE : VOYAGEURS (MILLIONS DE VOYAGEURS)



Source : SDES, SNCF, ADP, DGAC, Eurotunnel

Quelque soit le moyen utilisé, le trafic transmanche n'a pas retrouvé son niveau avant Brexit.

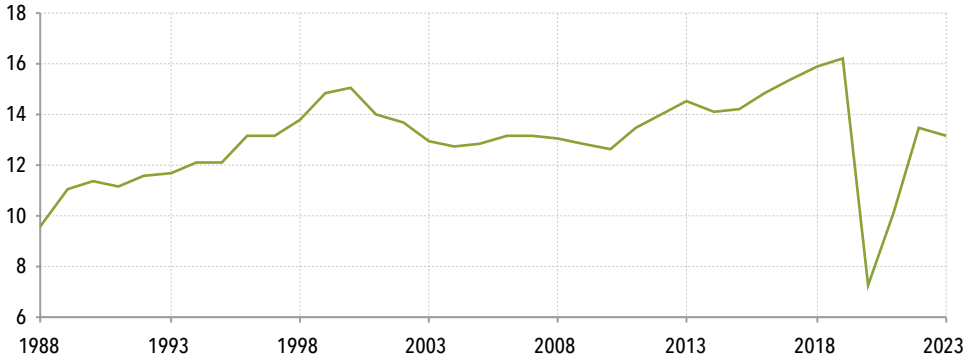
Trafic aérien intérieur en France métropolitaine (passagers)

TRANSPORT AÉRIEN : TRAFIC INTÉRIEUR (MILLIARDS DE VOYAGEURS x KILOMÈTRES)

	2013	2014	2015	2016	2017	2018	2019	2020	2021	2022	2023
TRAFIC INTÉRIEUR	14,5	14,1	14,3	14,8	15,4	15,9	16,2	7,2	10,1	13,5	**13,2**

Source : DGAC

TRANSPORT AÉRIEN : TRAFIC INTÉRIEUR (MILLIARDS DE VOYAGEURS x KILOMÈTRES)



Source : DGAC

En 2023, le trafic aérien reste encore 8 % au-dessous de celui de 2019.

Le trafic aérien intérieur subit des irrégularités de croissance résultant d'évènements conjoncturels internes ou externes (variations du prix du transport aérien, conjoncture générale, grèves dans les compagnies aériennes ou à la SNCF, actions ou menaces terroristes, mise en service de liaisons TGV concurrentes, etc.). L'année 2001, qui avait connu la mise en service du TGV Méditerranée 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 entrainé une chute du trafic aérien.

Après une année 2020 très difficile pour les aéroports français, le trafic est remonté dès 2021 : même si en 2023, il n'est pas encore à son niveau de 2019 (-8 %), il a progressé de près de 78 % par rapport à 2021.

Trafic des aéroports parisiens (mouvements d'avions)

AÉROPORT DE PARIS : TRAFICS DES DEUX AÉROPORTS ORLY ET ROISSY-CHARLES-DE-GAULLE (MILLIERS DE MOUVEMENTS D'AVIONS)

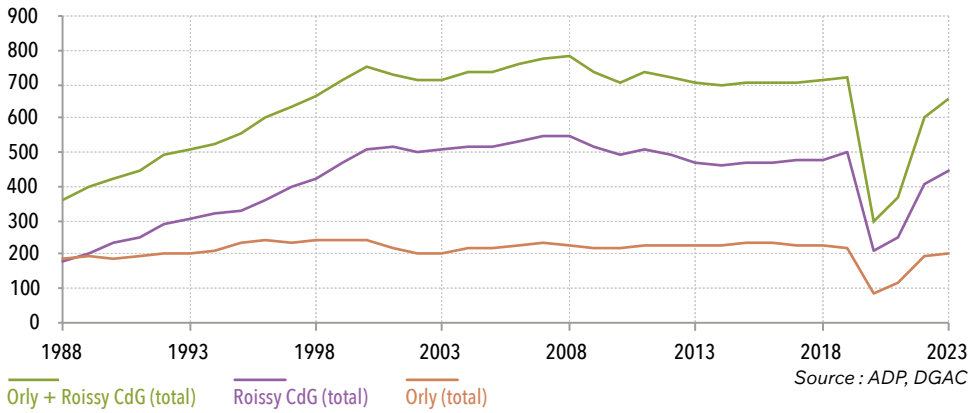
	2013	2014	2015	2016	2017	2018	2019	2020	2021	2022	2023
ORLY (VOLS INTÉRIEURS)	114	108	106	103	101	96	94	37	51	ND	**ND**
ORLY (VOLS INTERNATIONAUX)	116	120	125	131	128	133	125	46	67	ND	**ND**
ORLY (TOTAL)	**230**	**228**	**231**	**234**	**229**	**229**	**218**	**83**	**119**	**196**	**206**
ROISSY CDG (VOLS INTÉRIEURS)	54	48	48	49	50	51	53	33	29	ND	**ND**
ROISSY CDG (VOLS INTERNATIONAUX)	419	417	421	424	426	430	445	180	221	ND	**ND**
ROISSY CDG (TOTAL)	**472**	**465**	**469**	**473**	**476**	**481**	**498**	**212**	**250**	**404**	**449**
ORLY + ROISSY CDG (TOTAL)	**702**	**693**	**700**	**707**	**705**	**710**	**717**	**295**	**369**	**599**	**655**

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, DGAC

Depuis la crise sanitaire, les mouvements d'avion des deux aéroports parisiens ne sont revenus qu'au niveau de 1993.

AÉROPORTS DE PARIS (ORLY ET ROISSY-CDG) : MOUVEMENTS D'AVIONS (MILLIERS)



Source : ADP, DGAC

Trafic des aéroports de Paris
(passagers)

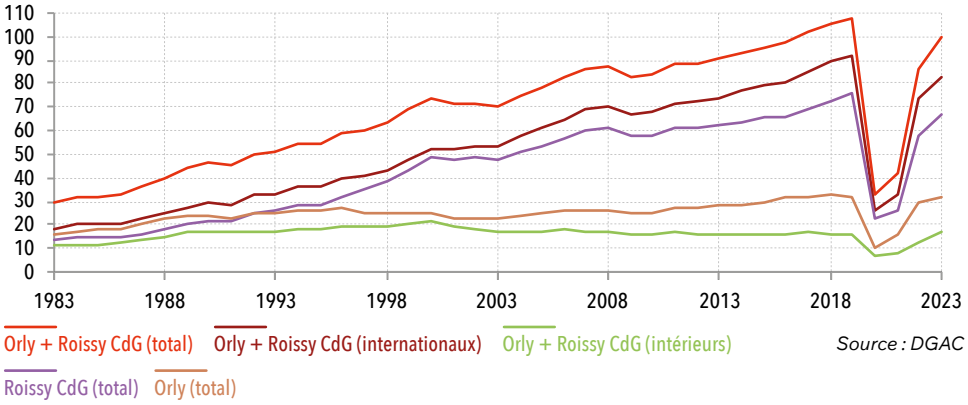
AÉROPORT DE PARIS : TRAFICS DES DEUX AÉROPORTS ORLY ET ROISSY-CHARLES-DE-GAULLE (MILLIONS DE PASSAGERS)

	2013	2014	2015	2016	2017	2018	2019	2020	2021	2022	2023
ORLY + ROISSY CDG (VOLS INTÉRIEURS)	16,4	16,0	16,2	16,4	16,5	16,2	16,2	6,7	8,5	12,5	17,0
ORLY + ROISSY CDG (VOLS INTERNATIONAUX)	73,9	76,6	79,2	80,8	85,0	89,1	91,8	26,3	33,4	74,1	82,7
ORLY + ROISSY CDG (TOTAL)	**90,3**	**92,6**	**95,4**	**97,2**	**101,5**	**105,4**	**108,0**	**33,0**	**41,9**	**86,6**	**99,7**
ORLY (TOTAL)	28,3	28,9	29,7	31,2	32,0	33,1	31,9	10,8	15,7	29,2	32,3
ROISSY CDG (TOTAL)	62,1	63,7	65,8	65,9	69,5	72,2	76,1	22,2	26,2	57,5	**67,4**

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 : DGAC

AÉROPORTS DE PARIS (ORLY ET ROISSY CDG) : TRAFICS INTÉRIEURS ET TRAFICS INTERNATIONAUX (MILLIONS DE PASSAGERS)



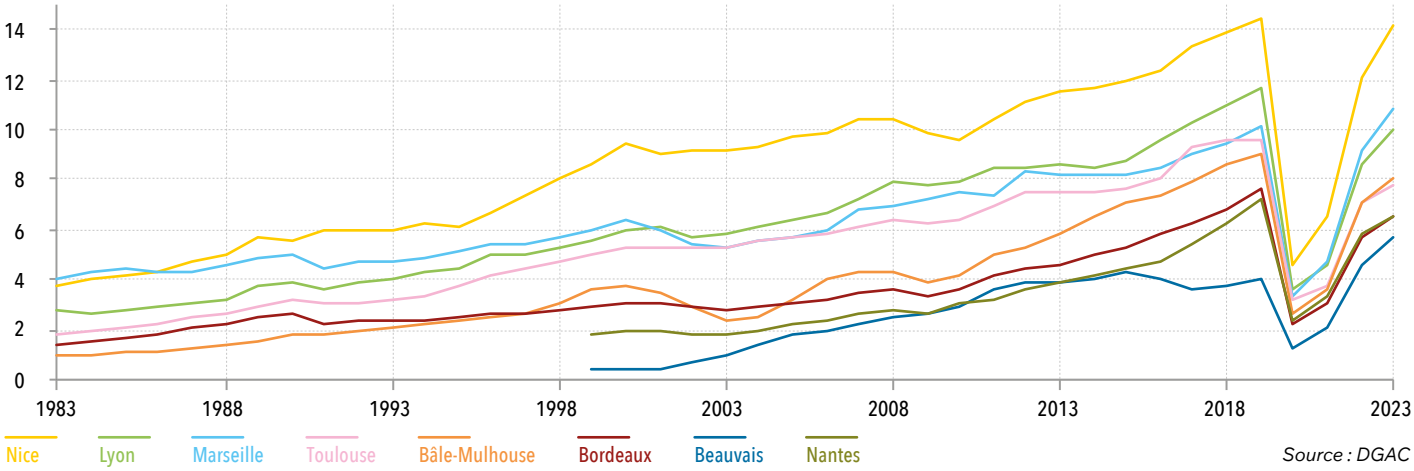
Source : DGAC

En termes de passagers, les aéroports parisiens ne sont revenus en 2023, qu'au niveau de celui de 2016.

Le trafic de passagers des deux aéroports de Paris croissait régulièrement de 3 % par an depuis 2003. La crise du covid a entrainé une chute de ce trafic de près de 70 %. Depuis 2021, on observe une remontée de ce trafic ne ramenant cependant pas les chiffres annuels à ceux que l'on avait en 2019 (-8 %).

Trafic des aéroports régionaux
(passagers)

PRINCIPAUX AÉROPORTS RÉGIONAUX (MILLIONS DE PASSAGERS)



Source : DGAC

Au total, les aéroports français métropolitains ont traité en 2023 près de 186 millions de passagers dont 139 millions en international (y compris avec les DOM-TOM. En éliminant les doubles comptes, plus de 160 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 54 % 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 plus de 37 % du trafic total. On notera la forte augmentation du trafic des aéroports de Beauvais, Marseille et Nice. Les autres aéroports (une centaine au total) se sont partagé les 10 % restants. Dans l'ordre : Lille, Montpellier, Ajaccio, Bastia, Strasbourg, Biarritz, Figari, Brest, Rennes, Tarbes, etc.

En nombre de passagers à l'international, les aéroports de Paris ont traité 60 % du trafic.

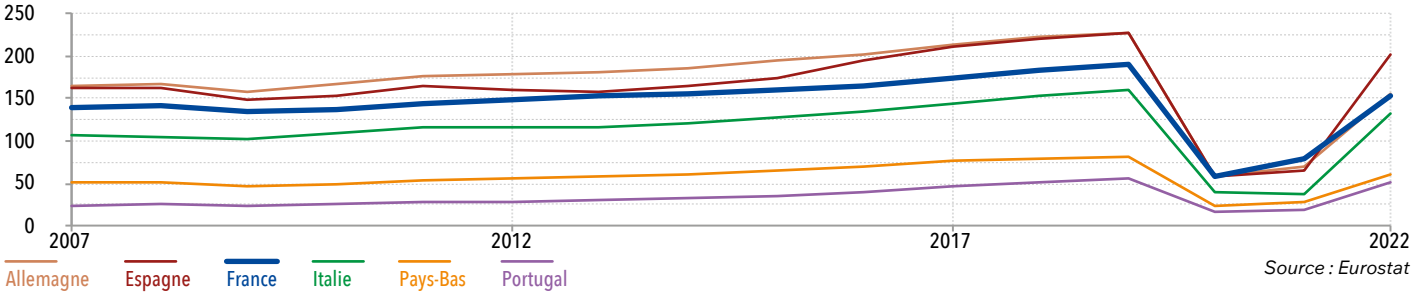
Transport aérien de voyageurs - Europe

UNION EUROPÉENNE : TRAFIC AÉRIEN DE VOYAGEURS EN 2022 (MILLIONS DE PASSAGERS)

			NATIONAL	INTRA UNION EUROPÉENNE	HORS UNION EUROPÉENNE	TOTAL INTERNATIONAL	TOTAL GÉNÉRAL
UE14	BE	BELGIQUE	0	19	9	28	28
NEM	BG	BULGARIE	0	6	3	9	9
NEM	CZ	RÉP. TCHÈQUE	0	7	5	12	12
UE14	DK	DANEMARK	2	16	10	25	27
UE14	DE	ALLEMAGNE	9	81	65	146	155
NEM	EE	ESTONIE	0	2	1	3	3
UE14	IE	IRLANDE	0	17	16	32	32
UE14	EL	GRÈCE	9	32	17	49	58
UE14	ES	ESPAGNE	41	95	65	160	201
UE14	FR	FRANCE	43	55	55	110	153
NEM	HR	CROATIE	0	6	3	9	9
UE14	IT	ITALIE	32	67	33	100	132
NEM	CY	CHYPRE	0	5	4	9	9
NEM	LV	LETTONIE	0	4	2	5	5
NEM	LT	LITUANIE	0	3	2	5	5
UE14	LU	LUXEMBOURG	0	3	1	4	4
NEM	HU	HONGRIE	0	8	4	12	12
NEM	MT	MALTE	0	4	2	6	6
UE14	NL	PAYS-BAS	0	33	29	61	61
UE14	AT	AUTRICHE	0	17	9	26	26
NEM	PL	POLOGNE	2	22	16	38	39
UE14	PT	PORTUGAL	5	28	18	46	51
NEM	RO	ROUMANIE	1	13	6	19	20
NEM	SI	SLOVÉNIE	0	0	1	1	1
NEM	SK	SLOVAQUIE	0	1	1	2	2
UE14	FI	FINLANDE	2	9	4	12	14
UE14	SE	SUÈDE	4	14	6	21	25
	UE 14	UNION EUROPÉENNE À 14	148	485	335	820	968
	NEM	NOUVEAUX ÉTATS MEMBRES (13)	3	81	48	129	132
	UE 27	UNION EUROPÉENNE À 27	151	566	383	949	1 100
	NO	NORVÈGE	14	15	4	18	33
	CH	SUISSE	0	26	16	42	42

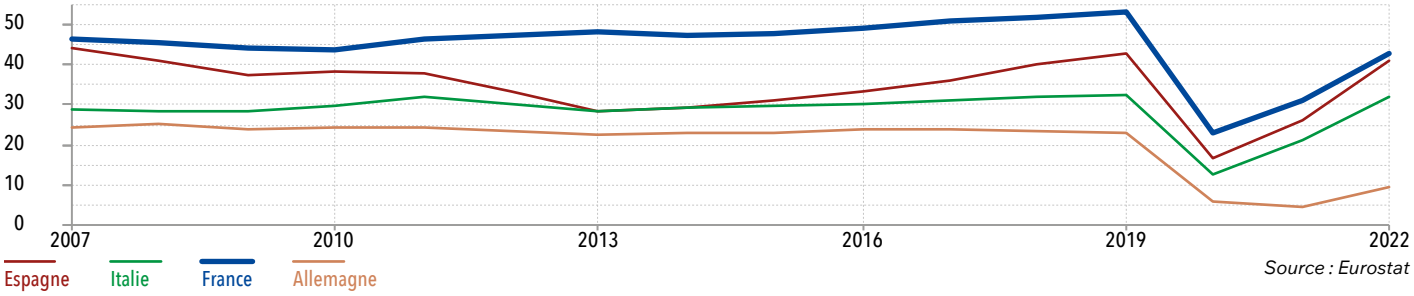
Source : Eurostat

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

LES DONNÉES ET TENDANCES DES MOBILITÉS

DATAMOVE

One Step Ahead with Data

Tendances Économiques

Économie de la Mobilité

Production de Véhicules

Usages

Immatriculations

Parc Automobile

Carburants et Énergies

Flux, Trafic

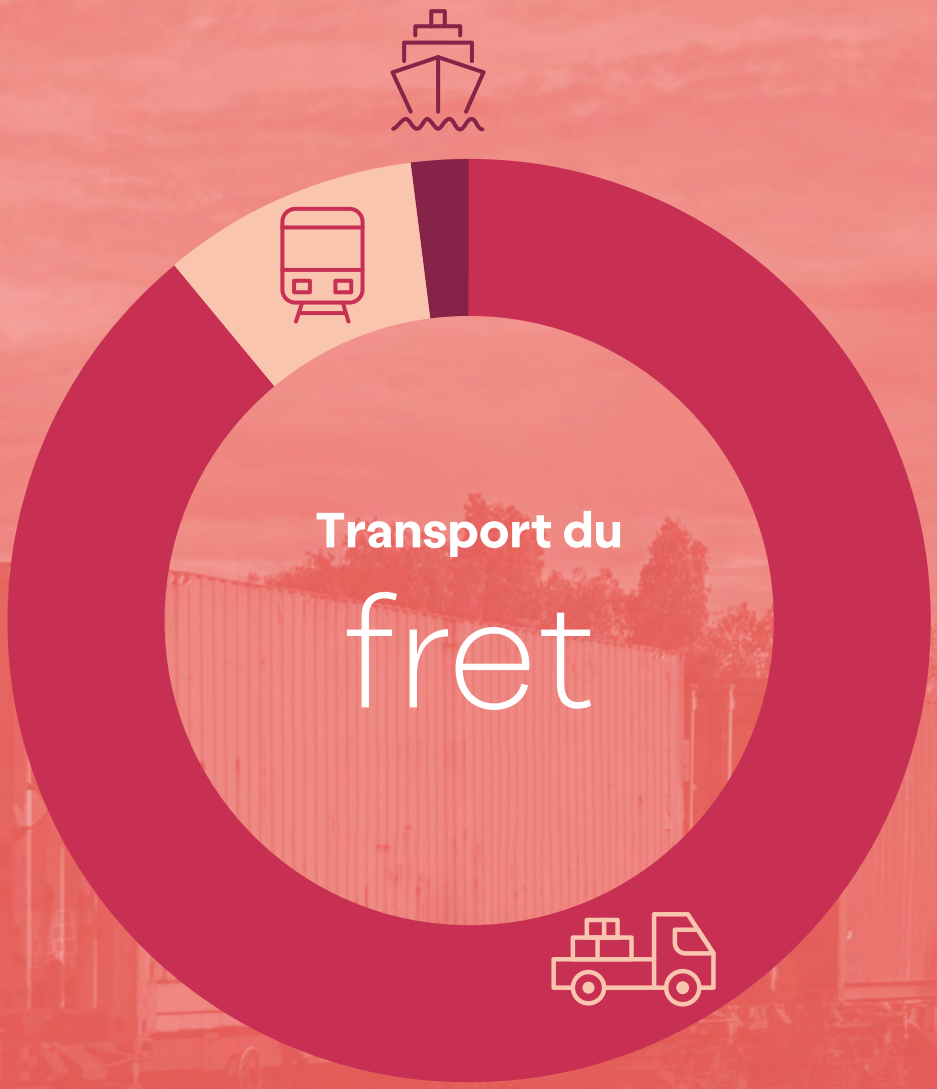
Transports de Voyageurs

Transports de Marchandises

Sécurité Routière

www.datamove.fr

À retenir

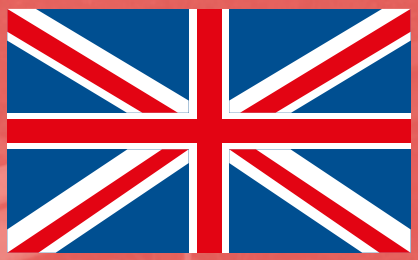


89 %
du fret est transporté par la route

9 %
du fret est transporté par voie ferroviaire

2 %
du fret est transporté par voie fluviale

Au Royaume-Uni, le trafic de marchandises est :



en baisse de
-13 %
depuis le Brexit

Transport de marchandises

En France en 2023, le transport intérieur de marchandises est en baisse de

-4%

En UE sur 10 ans, de 2012 à 2022, le transport intérieur de marchandises est en hausse de

+15%

Transport intérieur : répartition entre modes 60

Europe : répartition transports routiers 63

France : transport combiné rail-route 64

Europe : transport combiné rail-route 65

Transport ferroviaire de marchandises 66

Trafic transalpin de marchandises 67

Trafics transmanche de marchandises 68

Transport fluvial en France par catégorie de marchandises 70

Transport fluvial de marchandises en Europe 71

RETOUR SOMMAIRE GÉNÉRAL

Répartition entre modes : transports intérieurs

CIRCULATION DES VÉHICULES DE TRANSPORTS DE MARCHANDISES (MILLIARDS DE VÉHICULES x KILOMÈTRES)

	2013	2014	2015	2016	2017	2018	2019	2020	2021	2022	2023
VÉHICULES UTILITAIRES LÉGERS IMMATRICULÉS EN FRANCE	**79,0**	**79,6**	**80,3**	**81,7**	**83,3**	**85,2**	**86,8**	**75,9**	**85,1**	**85,1**	**83,9**
VÉHICULES INDUSTRIELS IMMATRICULÉS EN FRANCE"	24,6	24,4	24,3	24,8	25,1	25,6	26,0	24,1	26,0	26,1	**25,6**
VÉHICULES INDUSTRIELS ÉTRANGERS	9,0	9,5	10,1	10,2	11,2	11,2	11,4	10,4	11,2	11,3	**11,2**
VÉHICULES INDUSTRIELS (POIDS LOURDS) (TOTAL)	**33,6**	**33,9**	**34,4**	**35,0**	**36,3**	**36,8**	**37,4**	**34,5**	**37,2**	**37,3**	**36,8**
WAGONS DE MARCHANDISES*	1,6	1,6	1,6	1,7	1,7	1,8	1,8	1,6	1,8	1,8	**1,8**
DONT WAGONS DE TRANSPORT COMBINÉ	0,4	0,5	0,5	0,5	0,5	0,6	0,6	0,6	0,7	0,7	**0,7**

** Ces chiffres ne sont plus publiés ; ils proviennent de reconstitutions approximatives d'après des sources diverses.* *Source : SDES*

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 2023, sur les réseaux de la France métropolitaine :

- Les véhicules utilitaires légers ont parcouru environ 84 milliards de kilomètres.
- Les poids lourds ont parcouru 37 milliards de kilomètres ;
  - ➜ pour les poids lourds français (25,6 milliards de véhicules x km), le pourcentage de circulation à vide était, en 2021, de l'ordre de 17,8 % en moyenne pondérée ;
  - ➜ pour les poids lourds étrangers (11,4 milliards de véhicules x km), le pourcentage de circulation à vide serait nettement inférieur à celui du compte d'autrui français.
- 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 1,8 milliards de kilomètres en 2023 ; le taux de circulation à vide serait inférieur à 30 %. Le transport combiné (voir p.64), en hausse relative, représente plus de 39 % du total.

DISTANCES MOYENNES DE TRANSPORT SELON LES MODES (KILOMÈTRES)

	2013	2014	2015	2016	2017	2018	2019	2020	2021	2022	2023
ROUTIER POUR COMPTE D'AUTRUI	115	125	130	135	142	134	153	159	152	152	**158**
ROUTIER POUR COMPTE PROPRE	38	27	26	29	30	29	32	33	30	30	**30**
FERROVIAIRE CONVENTIONNEL	303	312	313	327	327	335	325	318	322	335	**326**
FERROVIAIRE TRANSPORT COMBINÉ	596	589	522	500	510	572	548	567	538	551	**546**
FLUVIAL	136	133	133	127	121	124	140	137	137	133	**135**
OLÉODUCS	196	198	175	192	204	200	216	233	228	246	**232**

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

Indépendamment de leurs spécificités quant à la nature des marchandises et aux types de conditionnements utilisés (vracs 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 2021, le transport routier français, même pour le compte d'autrui, était effectué en grande majorité sur des distances relativement courtes. Sous pavillon français, les trajets routiers à moins de 150 km représentaient globalement 27 % du nombre total de trajets.

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.

Répartition entre modes : transports intérieurs

TONNAGES KILOMÉTRIQUES DES TRANSPORTS INTÉRIEURS DE MARCHANDISES

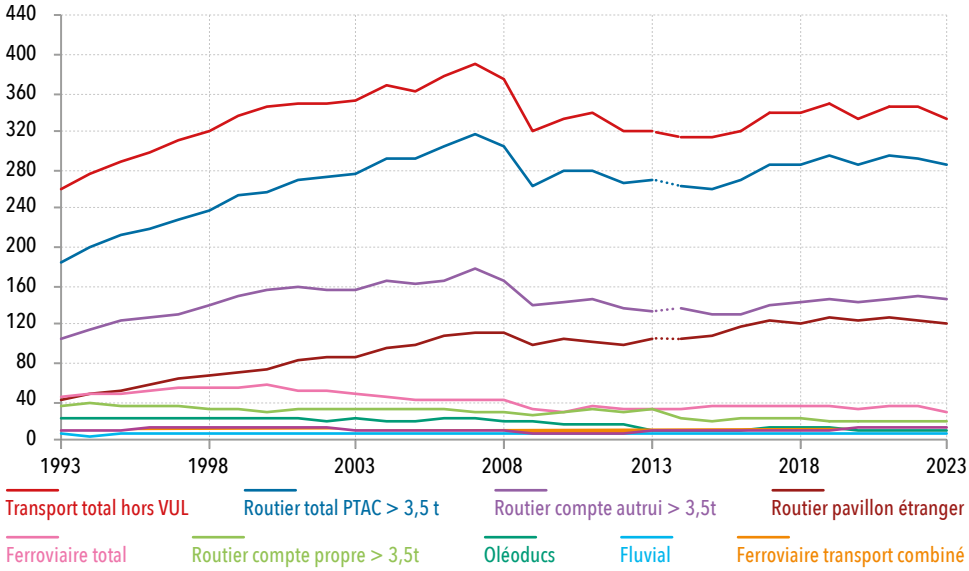
(MILLIARDS DE TONNES-KILOMÈTRES)	2013	2014	2015	2016	2017	2018	2019	2020	2021	2022	2023
ROUTIER POUR COMPTE PROPRE	32	22	21	22	21	21	21	20	21	20	**19**
ROUTIER POUR COMPTE D'AUTRUI	134	137	130	130	141	142	147	142	148	148	**145**
ROUTIER PAVILLON ÉTRANGER	104	106	110	117	123	122	129	125	127	125	**122**
ROUTIER TOTAL (PLUS DE 3,5 T DE PTAC)*	**269**	**265**	**260**	**269**	**285**	**286**	**297**	**287**	**295**	**293**	**286**
ROUTIER VUL (3,5 T MAXIMUM DE PTAC)	23	8	8	8	9	9	9	8	9	9	**9**
FERROVIAIRE CONVENTIONNEL	24	23	26	25	26	23	23	20	22	21	**18**
FERROVIAIRE TRANSPORT COMBINÉ	8	9	10	10	10	11	11	12	14	14	**12**
FERROVIAIRE TOTAL**	**32**	**33**	**36**	**35**	**35**	**34**	**34**	**31**	**36**	**35**	**29**
FLUVIAL	7,9	7,8	7,4	6,8	6,7	6,7	8,0	7,0	7,3	6,6	**5,9**
OLÉODUCS	11	11	11	11	12	12	12	10	9	10	**10**
TRANSPORT TOTAL Y C. VUL (JUSQU'EN 2013)	**344**	**316**	**315**	**322**	**339**	**339**	**351**	**335**	**348**	**345**	**332**

** 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	88 %	87 %	86 %	87 %	87 %	88 %	88 %	88 %	87 %	88 %	**89 %**
FERROVIAIRE TOTAL	10 %	11 %	12 %	11 %	11 %	10 %	10 %	10 %	11 %	11 %	**9 %**
FLUVIAL	2 %	3 %	2 %	2 %	2 %	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, hors VUL. Fluvial : hors transit rhénan. *Source : SDES*

TRANSPORTS INTÉRIEURS DE MARCHANDISES SELON LES MODES D'ACHEMINEMENT (HORS UTILITAIRES LÉGERS) (MILLIARDS DE TONNES-KILOMÈTRES)



Rétropolation des données routière à partir de 2014 (nouveau bilan de la circulation) *Source : SDES*

En France, en 2023, 89 % des marchandises sont transportées par la route.

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 d'environ 89 %,** quasi stable depuis 2004.

Europe : modes terrestres

MARCHANDISES EN UNION EUROPÉENNE À 14

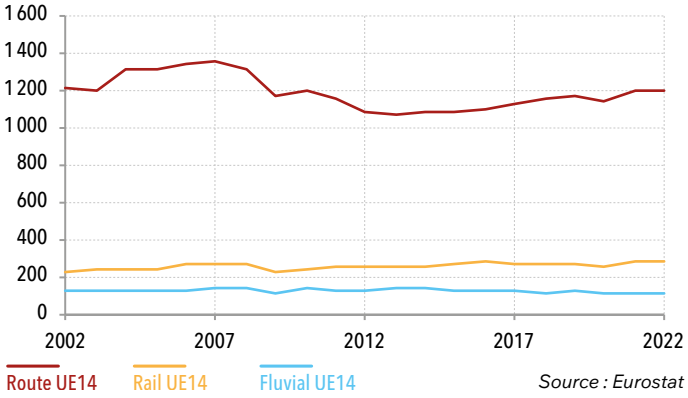
(MILLIARDS DE TONNES-KILOMÈTRES)	2012	2013	2014	2015	2016	2017	2018	2019	2020	2021	2022
ROUTE	1 078	1 071	1 073	1 076	1 092	1 127	1 147	1 169	1 132	1 196	1 189
RAIL	249	248	253	261	277	266	266	267	249	274	275
FLUVIAL	128	131	130	125	124	126	111	116	108	113	105
TOTAL	**1 455**	**1 450**	**1 457**	**1 462**	**1 493**	**1 519**	**1 524**	**1 552**	**1 489**	**1 583**	**1 569**
(RÉPARTITION EN POURCENTAGE DU TOTAL)											
ROUTE	74 %	74 %	74 %	74 %	73 %	74 %	75 %	75 %	76 %	76 %	76 %
RAIL	17 %	17 %	17 %	18 %	19 %	18 %	17 %	17 %	17 %	17 %	18 %
FLUVIAL	9 %	9 %	9 %	9 %	8 %	8 %	7 %	7 %	7 %	7 %	7 %
TOTAL	100 %	100 %	100 %	100 %	100 %	100 %	100 %	100 %	100 %	100 %	100 %

MARCHANDISES EN UNION EUROPÉENNE : NOUVEAUX ÉTATS MEMBRES (13)

(MILLIARDS DE TONNES-KILOMÈTRES)	2012	2013	2014	2015	2016	2017	2018	2019	2020	2021	2022
ROUTE	458	501	511	539	584	638	617	651	672	726	731
RAIL	143	143	143	144	141	151	157	148	135	141	138
FLUVIAL	22	21	20	22	22	22	20	24	24	23	17
TOTAL	**623**	**665**	**674**	**706**	**747**	**811**	**794**	**823**	**831**	**889**	**887**
(RÉPARTITION EN POURCENTAGE DU TOTAL)											
ROUTE	74 %	75 %	76 %	76 %	78 %	79 %	78 %	79 %	81 %	82 %	82 %
RAIL	23 %	21 %	21 %	20 %	19 %	19 %	20 %	18 %	16 %	16 %	16 %
FLUVIAL	3 %	3 %	3 %	3 %	3 %	3 %	3 %	3 %	3 %	3 %	2 %
TOTAL	100 %	100 %	100 %	100 %	100 %	100 %	100 %	100 %	100 %	100 %	100 %

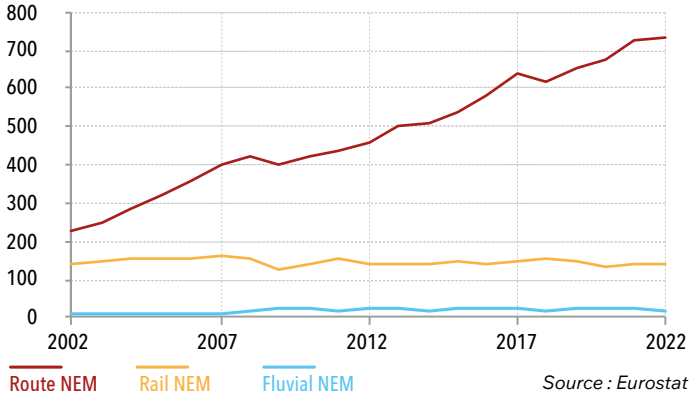
Source : Eurostat

UE À 14 : TRANSPORTS TERRESTRES DE MARCHANDISES
(MILLIARDS DE TONNES-KILOMÈTRES)



Source : Eurostat

UE, NOUVEAUX ÉTATS MEMBRES : TRANSPORTS TERRESTRES DE MARCHANDISES (MILLIARDS DE TONNES-KILOMÈTRES)



Source : Eurostat

Comme on l'a précisé en page 60, 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 de 2015 à 2021 une reprise des transports de marchandises dans l'UE27, liée principalement à la croissance de ces transports dans les nouveaux États membres. La crise sanitaire en 2020 a entrainé une chute des transports de marchandises de l'UE14 ; cependant, en 2021 et 2022, les transports de marchandises de l'UE27 sont remontés et se retrouvent près de 4 % au-dessus des chiffres de 2019.
En 2021, le transport routier continue à occuper une place prépondérante dans le fret de l'UE27, avec plus de 78 % de part de marché.
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. Cependant, depuis 2019, les transports par route des nouveaux États membres, et particulièrement ceux de la Pologne, croissent à nouveau.

Europe : transports routiers

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

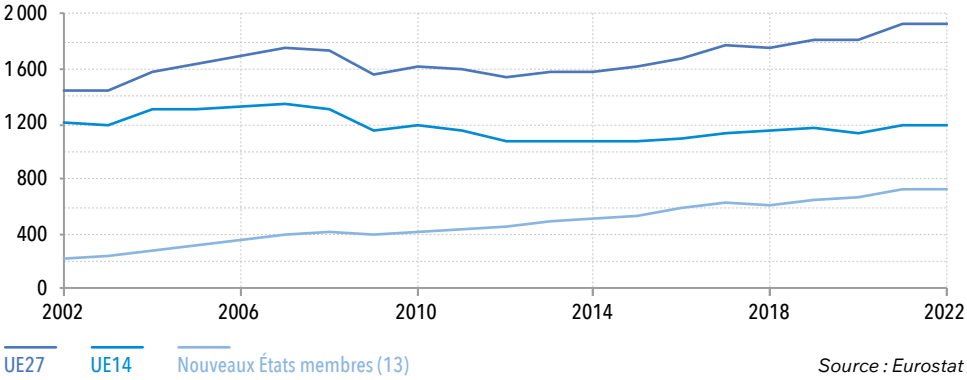
- dans l'UE 14, on observe la même tendance que celle que l'on vient de signaler ;
- dans les nouveaux États membres, la croissance a repris, particulièrement en Pologne et en République tchèque, et dans une moindre mesure, en Roumanie.

UNION EUROPÉENNE : TRANSPORTS ROUTIERS DE MARCHANDISES (MILLIARDS DE TONNES-KILOMÈTRES)

		2012	2013	2014	2015	2016	2017	2018	2019	2020	2021	2022
UE 14	UNION EUROPÉENNE (14 ÉTATS)	1 078	1 071	1 073	1 076	1 092	1 127	1 147	1 169	1 132	1 196	**1 189**
NEM13	NOUVEAUX ÉTATS MEMBRES (13)	458	501	511	539	584	638	617	651	672	726	**731**
UE 27	UNION EUROPÉENNE (27 ÉTATS)	1 536	1 572	1 585	1 615	1 675	1 766	1 764	1 820	1 804	1 921	**1 921**

Source : Eurostat

UNION EUROPÉENNE : TRANSPORTS ROUTIERS DE MARCHANDISES
(MILLIARDS DE TONNES-KILOMÈTRES)

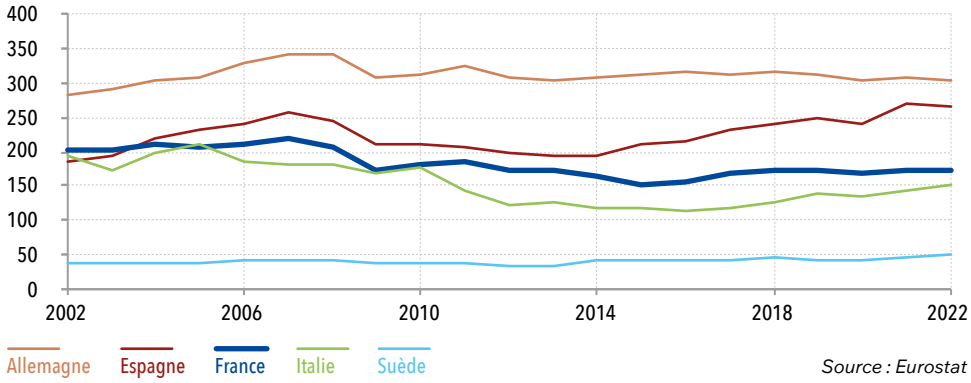


Source : Eurostat

En 10 ans, le transport routier de marchandises a augmenté de 22 %.

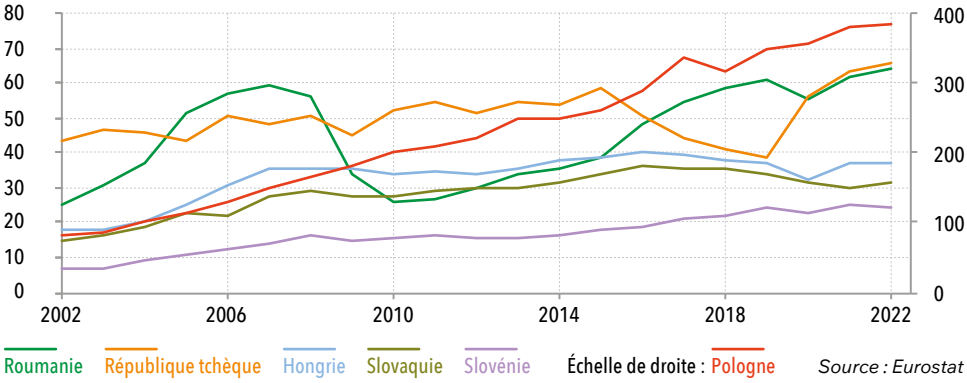
C'est en Espagne que le transport routier progresse le plus ; en France, il reste quasi-stable.

UNION EUROPÉENNE : TRANSPORTS ROUTIERS DE MARCHANDISES DANS CINQ ÉTATS DE L'UE14 (MILLIARDS DE TONNES-KILOMÈTRES



Source : Eurostat

UNION EUROPÉENNE : TRANSPORTS ROUTIERS DE MARCHANDISES DANS SIX NOUVEAUX ÉTATS MEMBRES (MILLIARDS DE TONNES-KILOMÈTRES)



Source : Eurostat

La Pologne, la Roumanie et la République Tchèque sont les 3 pays des nouveaux états membres de l'UE27 dans lesquels le transport routier progresse le plus.

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.

France : transport combiné rail-route

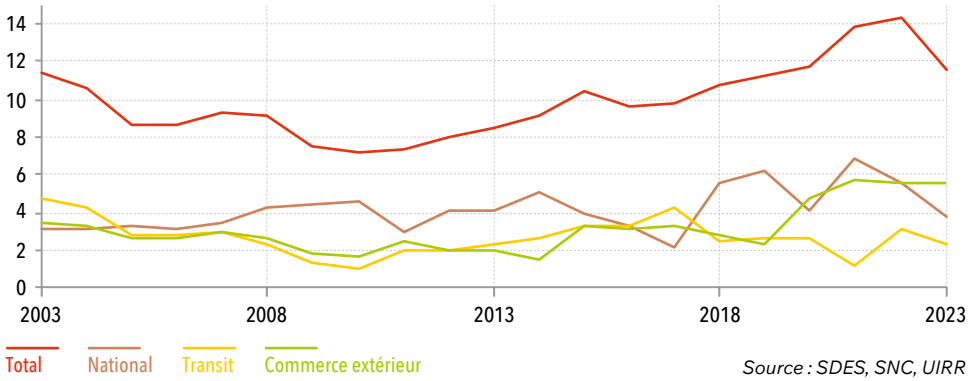
FRANCE : TRANSPORT COMBINÉ RAIL-ROUTE

(MILLIARDS DE TONNES-KILOMÈTRES)	2013	2014	2015	2016	2017	2018	2019	2020	2021	2022	2023
NATIONAL	4,2	5,0	3,9	3,2	2,1	5,5	6,3	4,2	7,0	5,6	**3,7**
COMMERCE EXTÉRIEUR	1,9	1,5	3,3	3,1	3,3	2,7	2,3	4,8	5,7	5,6	**5,5**
TRANSIT	2,3	2,6	3,2	3,4	4,3	2,5	2,7	2,7	1,2	3,0	**2,3**
TOTAL	**8,4**	**9,1**	**10,4**	**9,7**	**9,7**	**10,7**	**11,2**	**11,7**	**13,8**	**14,3**	**11,5**
(MILLIONS DE TONNES)	14,1	15,5	20,0	19,3	19,0	18,7	20,5	20,6	25,7	26,0	**21,1**
(MILLIONS D'ENVOIS)*	0,6	0,7	0,9	0,9	0,9	0,9	0,9	0,9	1,2	1,2	**1,0**
(MILLIARDS D'ENVOIS x KM)	0,4	0,4	0,5	0,4	0,4	0,5	0,5	0,5	0,6	0,7	**0,5**
DISTANCE DE TRANSPORT (KM)**	596	589	522	500	510	572	548	567	538	551	**546**

** 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*

Source : SDES, SNCF, UIRR

FRANCE : TRANSPORT COMBINÉ RAIL-ROUTE (MILLIARDS DE TONNES-KILOMÈTRES)



Source : SDES, SNC, UIRR

En France, le transport combiné rail-route représente moins de 40 % du fret ferroviaire de la SNCF et moins de 20 % du fret ferroviaire total.

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 1 million d'envois en 2023.

Le transport combiné représente environ 39,3 % 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 2007 à 2011, on a assisté jusqu'en 2022 à une reprise de la croissance de ce type de transport ; en 2023, on observe une décroissance jusqu'aux valeurs de 2020.

Europe : transport combiné rail-route

En 2022, l'UIRR regroupe 53 sociétés dont l'activité couvre le territoire de l'Europe au sens large et représente une grande part du transport combiné européen.

De 2012 à 2022, on a observé une reprise du transport combiné européen ; en 2023 par contre, le nombre d'envois est revenu à la baisse au niveau de celui de 2019. C'est le transport combiné de marchandises conteneurisées ou en caisses mobiles, qui représente l'essentiel du transport combiné.

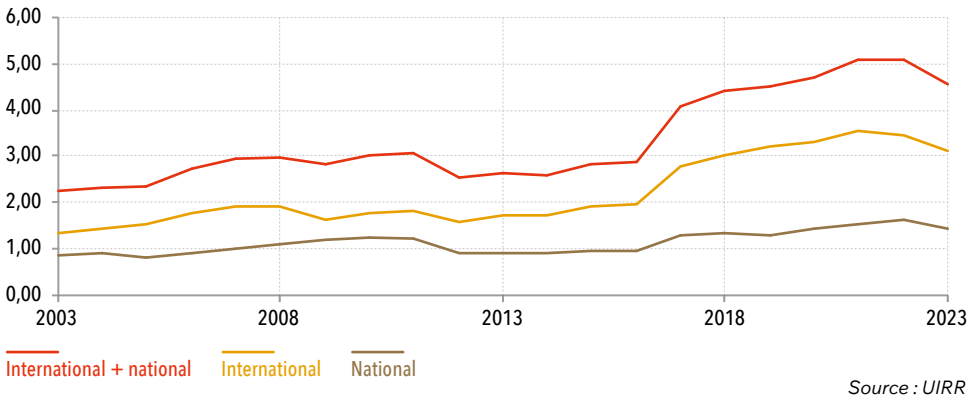
EUROPE : TRANSPORTS EFFECTUÉS PAR LES MEMBRES DE L'UIRR
(UNION INTERNATIONALE DES TRANSPORTS COMBINÉS RAIL-ROUTE)

		2013	2014	2015*	2016*	2017*	2018*	2019*	2020*	2021*	2022*	2023*
INTERNATIONAL												
	(MILLIONS D'ENVOIS)	1,72	1,72	1,90	1,95	2,80	3,04	3,20	3,29	3,57	3,46	**3,12**
DONT ROUTE ROULANTE	(MILLIONS D'ENVOIS)	**0,13**	**0,14**	**0,14**	**0,13**	**0,16**	**0,15**	**0,14**	**0,10**	**0,12**	**0,11**	**0,11**
	(KM)	840	932	1 036	1 067	1 062	1 013	1 048	1 075	1 076	954	**947**
	(MILLIARDS D'ENVOIS-KM)	1,45	1,60	1,97	2,08	2,98	3,08	3,35	3,54	3,84	3,30	**2,96**
NATIONAL												
	(MILLIONS D'ENVOIS)	0,92	0,90	0,94	0,95	1,28	1,35	1,31	1,43	1,54	1,63	**1,43**
DONT ROUTE ROULANTE	(MILLIONS D'ENVOIS)	**0,01**	**0,01**	**0,01**	**0,01**	**0,15**	**0,14**	**0,12**	**0,12**	**0,15**	**0,12**	**0,10**
	(KM)	473	485	505	491	413	414	434	485	476	465	**553**
	(MILLIARDS D'ENVOIS-KM)	0,44	0,44	0,47	0,46	0,53	0,56	0,57	0,69	0,73	0,76	**0,79**
INTERNATIONAL + NATIONAL												
	(MILLIONS D'ENVOIS)	2,65	2,62	2,84	2,90	4,09	4,39	4,51	4,72	5,11	5,09	**4,55**
DONT ROUTE ROULANTE	(MILLIONS D'ENVOIS)	**0,14**	**0,15**	**0,15**	**0,13**	**0,32**	**0,29**	**0,26**	**0,22**	**0,28**	**0,22**	**0,21**
	(KM)	712	779	860	879	858	829	869	897	895	798	**823**
	(MILLIARDS D'ENVOIS-KM)	1,88	2,04	2,44	2,54	3,51	3,64	3,92	4,23	4,57	4,06	**3,75**

** Nouvelles adhésions tous les ans depuis 2015.*

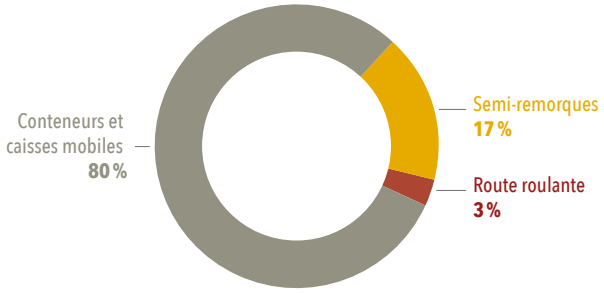
Source : UIRR

EUROPE : UIRR, TRANSPORT COMBINÉ RAIL-ROUTE (MILLIONS D'ENVOIS)



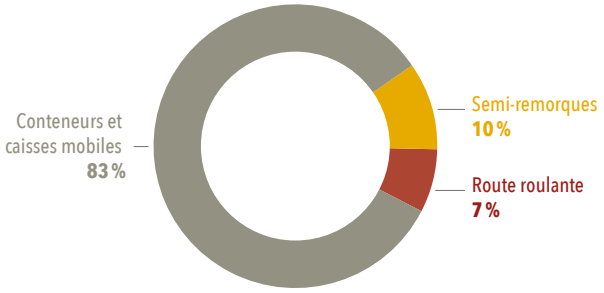
Source : UIRR

EUROPE : TRANSPORT COMBINÉ RAIL-ROUTE INTERNATIONAL, SYSTÈMES D'ACHEMINEMENT EN 2023
(POURCENTAGES DES ENVOIS)



Source : UIRR

EUROPE : TRANSPORT COMBINÉ RAIL-ROUTE NATIONAL, SYSTÈMES D'ACHEMINEMENT EN 2023
(POURCENTAGES DES ENVOIS)



Source : UIRR

En 2023, la répartition des envois entre les trois systèmes d'acheminement est figurée par les graphiques ci-dessus.

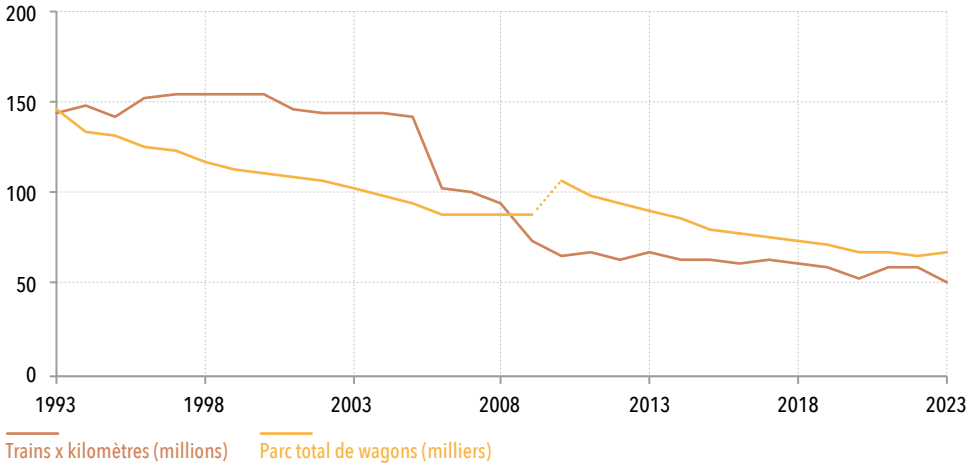
Globalement (international + national), la route roulante représente actuellement moins de 6 % des envois, les conteneurs et caisses mobiles, 79 % et les semi-remorques, 15 %.

Transport ferroviaire de marchandises

	2013	2014	2015	2016	2017	2018	2019	2020	2021	2022	2023
PARC DE WAGONS (MILLIERS)											
WAGONS (TOTAL)	**91**	**86**	**81**	**79**	**75**	**74**	**71**	**68**	**67**	**66**	**68**
CAPACITÉ TOTALE (MILLIONS DE TONNES)	4,5	4,3	4,1	3,9	3,8	3,7	3,6	3,4	3,4	3,3	**3,4**
CIRCULATION DES TRAINS (MILLIONS DE TRAINS x KILOMÈTRES)	**67**	**63**	**63**	**61**	**63**	**61**	**59**	**54**	**60**	**59**	**52**
TRAFIC DE MARCHANDISES (MILLIARDS DE TONNES-KILOMÈTRES)											
CONVENTIONNEL SNCF	15,2	14,8	15,8	14,8	14,9	13,2	12,7	10,2	10,7	10,5	**8,6**
TRANSPORT COMBINÉ SNCF	5,4	5,7	6,4	5,7	5,6	6,1	6,3	6,1	6,8	7,2	**5,5**
TOTAL SNCF	**20,6**	**20,5**	**22,2**	**20,5**	**20,6**	**19,3**	**19,0**	**16,3**	**17,5**	**17,6**	**14,1**
NOUVEAUX OPÉRATEURS	**12**	**12**	**14,2**	**14,2**	**14,9**	**14,6**	**14,9**	**15,0**	**18,2**	**17,6**	**15,3**
TOTAL FERROVIAIRE	**32,2**	**32,6**	**36,3**	**34,7**	**35,5**	**33,8**	**33,9**	**31,3**	**35,8**	**35,3**	**29,4**

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

PARC DE WAGONS DE MARCHANDISESCIRCULATION DES TRAINS DE MARCHANDISES
(SNCF, PLUS OPÉRATEURS PRIVÉS DEPUIS 2006)



Source : SNCF, EPSF(à partir de 2010), Autorité de Régulation des Transports

Le trafic ferroviaire total de marchandises a décru de 110 % en France en 10 ans.

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.

À la suite de cette libéralisation du transport ferroviaire, de nombreux opérateurs sont apparus dans le paysage ferroviaire français : parmi ces opérateurs, au 31 décembre 2023, 38 sont des entreprises ferroviaires qui circulent sur le réseau et les 16 autres sont des entreprises qui commandent des sillons qu'elles confient ensuite à l'entreprise ferroviaire de leur choix.

En 2023 ces nouveaux opérateurs ont effectué 52 % des transports de marchandises en tonnes.km et 51 % en trains.km.

Trafic transalpin de marchandises

TRAFICS ROUTIERS AUX PRINCIPAUX PASSAGES ENTRE LE TUNNEL DU FRÉJUS ET LE COL DU BRENNER (MILLIONS DE CAMIONS/AN)

	2013	2014	2015	2016	2017	2018	2019	2020	2021	2022	2023
TUNNELS FRÉJUS + MONT BLANC*	1,21	1,22	1,25	1,28	1,36	1,41	1,40	1,28	1,45	1,47	**1,44**
TUNNELS SUISSES**	1,05	1,03	1,01	0,98	0,95	0,94	0,90	0,86	0,86	0,93	**0,92**
COLS AUTRICHIENS***	2,03	1,95	2,16	2,31	2,45	2,60	2,66	2,47	2,55	2,58	**2,50**
TOTAL	**4,29**	**4,20**	**4,42**	**4,57**	**4,77**	**4,95**	**4,96**	**4,60**	**4,85**	**4,97**	**4,85**

** Fréjus seul entre mars 1999 et avril 2002; Mont Blanc seul entre juin et août 2005; en 2023 : Fréjus (64 %), Mont Blanc (36 %).*
*** En 2023 : St-Gothard (70 %), San-Bernardino (16 %), Gd-St-Bernard (3 %), col du Simplon (12 %).*
**** En 2023 : Brenner (96 %), Reschen (4 %).*

Source : ATMB, SFTRF, Office fédéral suisse des transports et Observatoire des transports transalpins

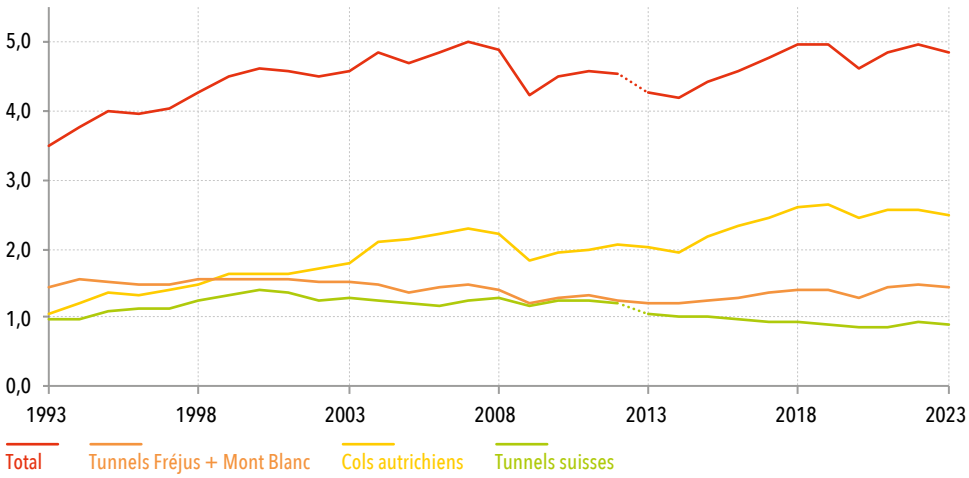
TRAFICS ROUTIERS AUX PRINCIPAUX PASSAGES ENTRE LE TUNNEL DU FRÉJUS ET LE COL DU BRENNER (MILLIONS DE TONNES/AN)

	2013	2014	2015	2016	2017	2018	2019	2020	2021	2022	2023
TUNNELS FRÉJUS + MONT BLANC*	1,21	1,22	1,25	1,28	1,36	1,41	1,40	1,28	1,48	1,47	**1,47**
TUNNELS SUISSES**	1,05	1,03	1,01	0,98	0,96	0,94	0,90	0,86	0,86	0,88	**0,88**
COLS AUTRICHIENS***	2,03	1,95	2,16	2,31	2,45	2,60	2,66	2,47	2,55	2,58	**2,58**
TOTAL	**4,29**	**4,2**	**4,42**	**4,57**	**4,77**	**4,95**	**4,96**	**4,60**	**4,85**	**4,93**	**4,93**

** Fréjus seul entre mars 1999 et avril 2002; Mont Blanc seul entre juin et août 2005; en 2022 : Fréjus (62 %), Mont Blanc (38 %).*
*** En 2022 : St-Gothard (74,7 %), San-Bernardino (14 %), Gd-St-Bernard (2 %), col du Simplon (6 %).*
**** En 2022 : Brenner (96 %), Reschen (4 %).*

Source : ATMB, SFTRF, Office fédéral suisse des transports et Observatoire des transports transalpins

TRAFICS DE CAMIONS AUX FRANCHISSEMENTS DES ALPES (MILLIONS DE CAMIONS/AN)



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

Source : ATMB, SFTRF, Office fédéral suisse des transports et Observatoire des transports transalpins

Le trafic routier transalpin de marchandises est quasi-constant depuis 5 ans.

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. Après la baisse due à la crise sanitaire en 2020, on retrouvait en 2022 un trafic total transalpin quasi comparable à celui de 2019 ; en 2023, le trafic total a baissé à nouveau pour se retrouver 2,5 % au-dessous de celui de 2019.

Les trafics cumulés des deux tunnels franco-italiens sont restés quasi constants de 1994 jusqu'à la crise de 2009 ; après la crise sanitaire en 2020, ils ont cru et sont revenus, 4 % au-dessus du niveau de 2019 (voir page suivante) ; en 2023, on observe une baisse de 2 %, sans toutefois redescendre au-dessous de 2019.
Les trafics cumulés des franchissements italo-suisses sont quasi constants depuis 2018.
Les trafics cumulés des franchissements italo-autrichiens étaient par contre en forte hausse depuis 2014 ; après la crise, ils ont recommencé leur progression et sont revenus en 2022 quasiment au niveau de 2019 ; par contre, en 2023, ils se retrouvent 6 % au-dessous de ceux de 2019.

Trafic transalpin de marchandises

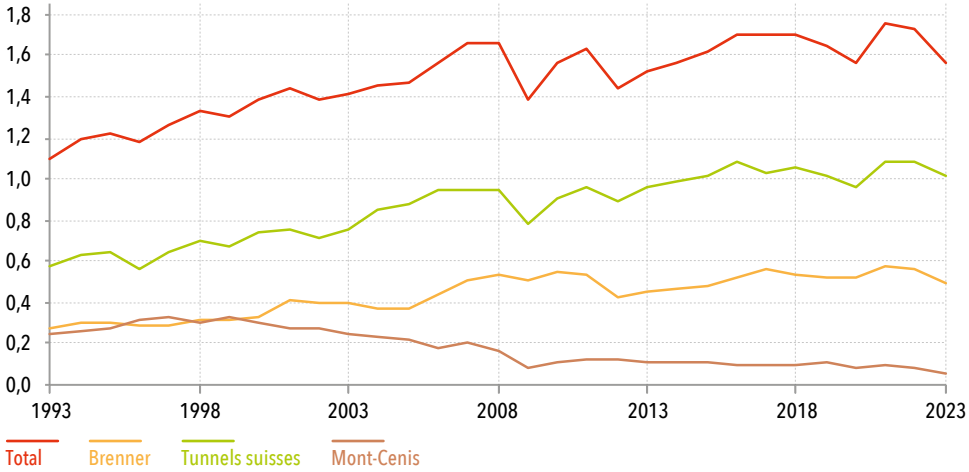
TRAFICS FERROVIAIRES AUX PRINCIPAUX PASSAGES ENTRE LE TUNNEL DU MONT-CENIS ET LE COL DU BRENNER (MILLIONS DE WAGONS)

	2013	2014	2015	2016	2017	2018	2019	2020	2021	2022	2023
TUNNEL DU MONT-CENIS	0,12	0,12	0,11	0,10	0,10	0,10	0,11	0,09	0,10	0,08	**0,05**
TUNNELS SUISSES*	0,95	0,98	1,02	1,08	1,03	1,06	1,02	0,96	1,08	1,08	**1,02**
COL DU BRENNER	0,45	0,46	0,49	0,52	0,56	0,54	0,53	0,52	0,57	0,57	**0,50**
TOTAL	**1,52**	**1,56**	**1,62**	**1,70**	**1,70**	**1,69**	**1,65**	**1,57**	**1,75**	**1,73**	**1,56**

** En 2023 St-Gothard (68 %), Simplon (32 %)*

Source : Office fédéral suisse des transports et Observatoire des transports transalpins

TRAFICS DE WAGONS AUX FRANCHISSEMENTS DES ALPES (MILLIONS DE WAGONS)



Source : Office fédéral suisse des transports et Observatoire des transports transalpins

En 2023, le trafic ferroviaire transalpin de marchandises est revenu au même niveau qu'il y a 10 ans

Par rapport au transport ferroviaire total, le transport combiné (voir aussi page 64) occupe approximativement les parts suivantes :

- Tunnel du Mont-Cenis, en 2023 : combiné non accompagné : 56 % ; combiné accompagné (dit « route roulante ») : 0,4 %.
- Tunnels suisses, en 2023: combiné non accompagné : 71 % ; combiné accompagné : 5 %
- Col du Brenner, en 2023 : combiné non accompagné 56 % ; combiné accompagné : 24 %.

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 une légère progression liée principalement à celle du trafic dans les tunnels suisses et autrichiens ; de 2017 à 2022, en dehors de 2020, on observait une quasi-stagnation, voire une baisse du trafic dans ces tunnels ; en 2023, cette baisse s'est accentuée.

Depuis 1997, le trafic du Mont-Cenis reste sur une décroissance quasi continue.

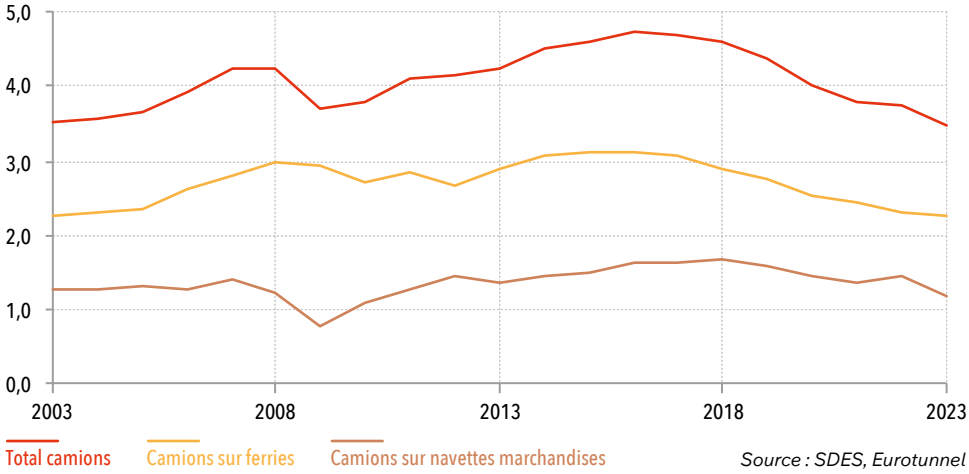
Trafic transmanche de marchandises
(entre ports français et ports anglais et tunnel sous la Manche)

TRAFICS MARCHANDISES (MILLIERS DE VÉHICULES - MILLIONS DE TONNES)

	2013	2014	2015	2016	2017	2018	2019	2020	2021	2022	2023
CAMIONS SUR NAVETTES MARCHANDISES	1 363	1 440	1 484	1 642	1 637	1 693	1 595	1 452	1 362	1 447	**1 207**
CAMIONS SUR FERRIES	2 904	3 090	3 139	3 111	3 077	2 892	2 780	2 550	2 456	2 322	**2 273**
TOTAL CAMIONS	**4 267**	**4 530**	**4 623**	**4 753**	**4 714**	**4 586**	**4 375**	**4 001**	**3 818**	**3 769**	**3 480**
TONNAGE TOTAL	**42**	**44**	**45**	**46**	**46**	**45**	**43**	**39**	**37**	**36**	**35**

Source : SDES, Eurotunnel

TRANSMANCHE : MARCHANDISES PAR CAMIONS (MILLIONS DE CAMIONS)



Source : SDES, Eurotunnel

Depuis le Brexit, le trafic transmanche de marchandises a décru de 13 %.

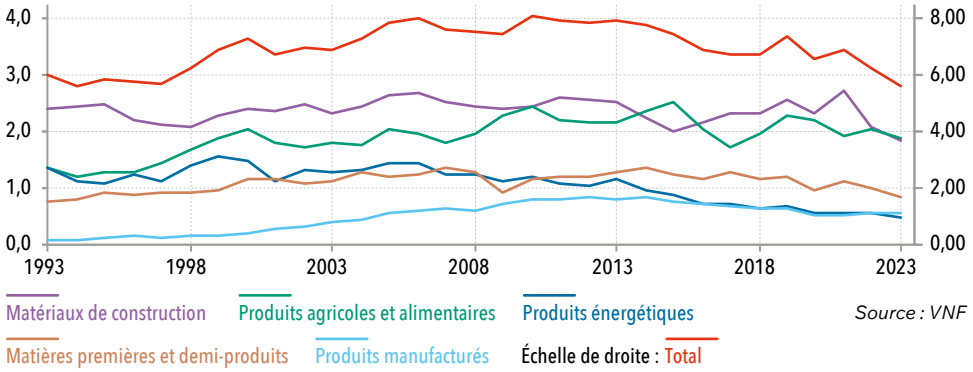
Transport fluvial en France par catégorie de marchandises

TRANSPORT FLUVIAL PAR CATÉGORIE DE MARCHANDISES (MILLIARDS DE TONNES-KILOMÈTRES)

	2013	2014	2015	2016	2017	2018	2019	2020	2021	2022	2023
PRODUITS AGRICOLES ET ALIMENTAIRES	2,2	2,3	2,5	2,0	1,7	2,0	2,3	2,2	1,9	2,0	**1,9**
PRODUITS ÉNERGÉTIQUES	1,2	1,0	0,9	0,7	0,7	0,7	0,7	0,6	0,6	0,6	**0,5**
MATÉRIAUX DE CONSTRUCTION	2,5	2,2	2,0	2,1	2,3	2,3	2,6	2,3	2,7	2,1	**1,9**
MATIÈRES PREMIÈRES ET DEMI-PRODUITS	1,3	1,3	1,3	1,2	1,3	1,1	1,2	1,0	1,1	1,0	**0,8**
PRODUITS MANUFACTURÉS	0,8	0,8	0,8	0,7	0,7	0,6	0,6	0,5	0,5	0,6	**0,6**
TOTAL	**7,9**	**7,7**	**7,5**	**6,8**	**6,7**	**6,7**	**7,4**	**6,5**	**6,8**	**6,2**	**5,6**

(Hors transit sur le Rhin) *Source : VNF*

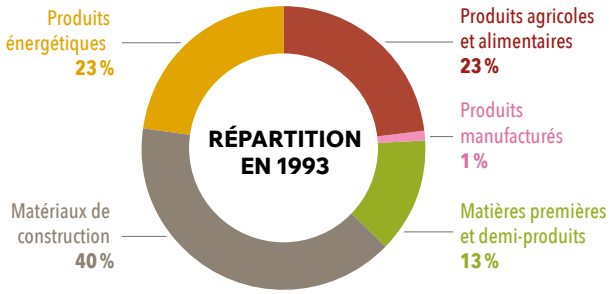
TRANSPORT FLUVIAL DE MARCHANDISES (MILLIARDS DE TONNES-KILOMÈTRES)



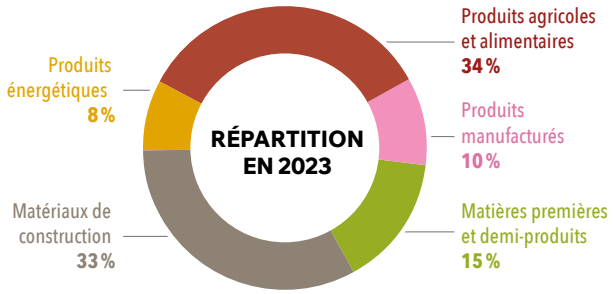
Source : VNF

Le trafic fluvial de marchandises représente 2 % du trafic de marchandises en France ; il est en baisse depuis 2019.

En 2023, le transport fluvial a diminué de 10 % par rapport à 2022 : hormis la filière des produits manufacturés, toutes les autres filières ont baissé, particulièrement la filière produits énergétiques (-18,7 %) et la filière matières premières (-14,3 %).



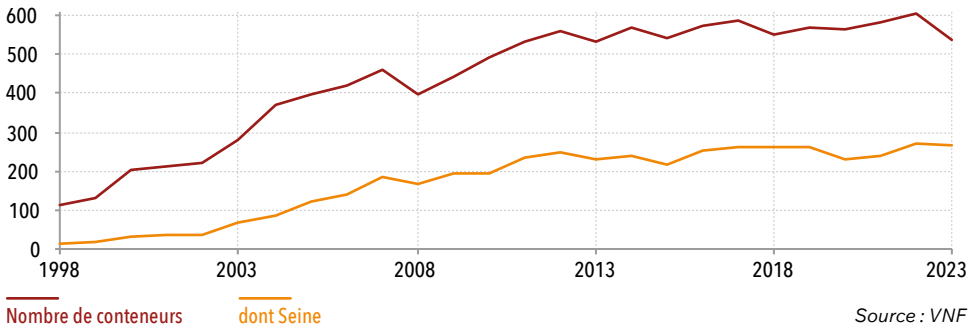
Source : VNF



Source : VNF

En 2023, le transport fluvial (hors transit sur le Rhin) a représenté 5,6 milliards de tonnes-kilomètres, en baisse de 9 % par rapport à 1993 ; on voit également que la répartition entre les produits s'est sensiblement déformée, entre 1993 et 2023, au profit des produits agricoles et des produits manufacturés ; comme l'indique aussi le graphique ci-dessous, le trafic des conteneurs en provenance des ports maritimes (dont Marseille-Fos pour le Rhône) a également beaucoup baissé pour revenir au niveau de celui de 2013, et ce malgré le maintien du trafic de conteneurs sur la Seine, issu des ports du Havre et de Rouen.

NOMBRES DE CONTENEURS TRANSPORTÉS (MILLIERS)



Source : VNF

Transport fluvial de marchandises en Europe

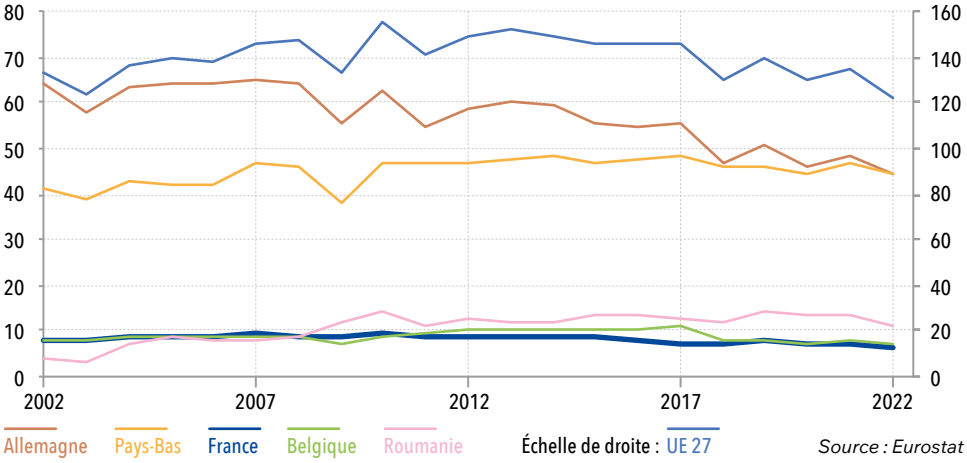
UNION EUROPÉENNE : ÉVOLUTION DU TRAFIC (MILLIARDS DE TONNES-KILOMÈTRES)

	2012	2013	2014	2015	2016	2017	2018	2019	2020	2021	2022
UNION EUROPÉENNE 27	**149**	**152**	**150**	**146**	**145**	**146**	**130**	**139**	**131**	**135**	**122**
DONT											
ALLEMAGNE	58,5	60,1	59,1	55,3	54,3	55,5	46,9	50,9	46,3	48,2	**44,1**
PAYS-BAS	46,7	47,7	48,3	46,9	47,7	48,0	45,9	46,2	44,1	46,6	**44,6**
FRANCE	9,0	9,1	8,8	8,5	8,3	7,5	7,3	8,0	7,0	7,3	**6,6**
BELGIQUE	10,4	10,4	10,5	10,4	10,3	11,1	8,0	7,8	7,4	8,2	**7,6**
ROUMANIE	12,5	12,2	11,8	13,2	13,2	12,5	12,3	14,0	13,6	13,5	**10,8**
DONT											
NATIONAL	36	36	37	36	36	36	35	35	34	35	**31**
INTERNATIONAL*	113	115	113	110	109	110	96	104	97	100	**91**

** Y compris transit.*

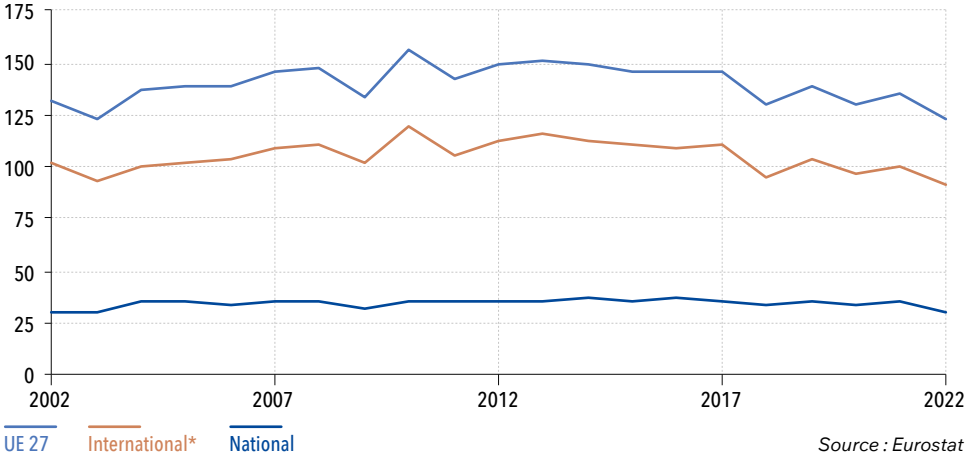
Source : Eurostat

UNION EUROPÉENNE : NAVIGATION INTÉRIEURE : TRANSPORT DE MARCHANDISES
(MILLIARDS DE TONNES-KILOMÈTRES)



Source : Eurostat

UNION EUROPÉENNE : NAVIGATION INTÉRIEURE : TRANSPORT DE MARCHANDISES
(MILLIARDS DE TONNES-KILOMÈTRES)



Source : Eurostat

** Y compris transit*

Le trafic fluvial de marchandises de l'UE27 a baissé de 18 % en 10 ans.

Dans l'Union européenne, six États concentrent près de 96 % des tonnes-kilomètres : Allemagne (36 %), Pays-Bas (36 %), Roumanie (9 %), Belgique (6 %), France (5 %) et Bulgarie (3 %).

À signaler, la forte baisse du transport fluvial de marchandises dans l'UE27 en 2023 (-10 %) : le niveau atteint en 2023 est le plus bas depuis celui de 2003 !

La filière Route en France

APPORTS ÉCONOMIQUES DE LA FILIÈRE ROUTE :

2,4 M

d'emplois liés à la route en 2023, soit presque 8 % des emplois français

50 Mrds

de recettes fiscales spécifiques pour la nation (taxe sur carburants, assurances, redevances diverses et amendes)

Dépenses de transport :

13,6 %

de la consommation des ménages

13,3 %

du produit intérieur brut (PIB) **en 2023**

PART DE LA ROUTE DANS LES TRANSPORTS :

87,5 %

des déplacements de **voyageurs** (voiture + autocar)

89 %

des transports de **marchandise**

82,3 %

des déplacements de voyageurs en **voiture particulière**

6,5 %

du trafic routier est occupé par les **véhicules lourds**

RÉSEAU ROUTIER :

1 111 410

km de réseau routier

379 091 km de routes gérées par les départements

9 328 km d'autoroutes gérées par des sociétés concessionnaires

711 378 km de routes et de rues gérées par les communes

11 613 km de routes gérées par l'État dont 6 124 km d'autoroutes ou 2x2 voies

AUTOROUTES ET ROUTES À CARACTÉRISTIQUES AUTOROUTIÈRES :

74 % des kilomètres parcourus par les camions

32,6 % des kilomètres parcourus, tous véhicules confondus

5 % des accidents corporels et 8 % des tués

1,4 % de la longueur totale des réseaux routiers

Chiffres clés

PERMIS DE CONDUIRE :

44 M
de permis de conduire

= 84 %
des personnes de plus de 18 ans ont leur permis

1 053 000
permis de conduire délivrés en 2023

L'INTERVIEW

Interview de Xavier Horent,
délégué général de Mobilians
à retrouver sur datamove.fr

SÉCURITÉ ROUTIÈRE : EN 10 ANS (2014-2023) :

-11%
d'accidents corporels et de blessés

-6,4%
des personnes décédées

mais la gravité des accidents a augmenté de 5%

PARC ET CIRCULATION :

39,3 M
de **véhicules particuliers**

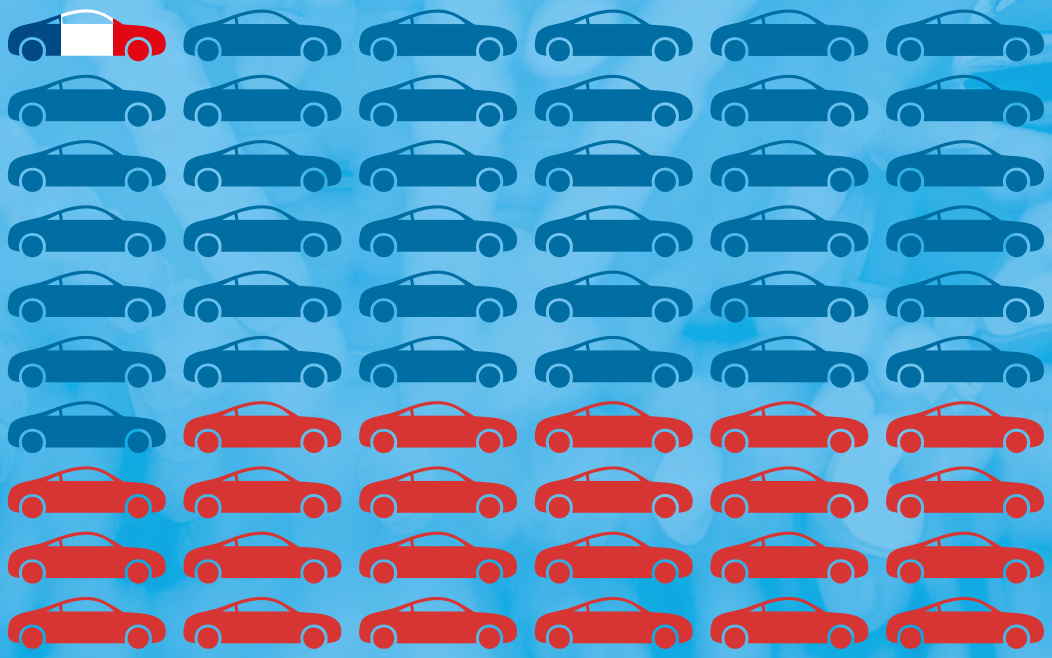
7,1 M
d'**utilitaires légers + camions**

11,2 ans
d'âge moyen

604 Mrds
de **km parcourus annuellement**, dont 7,3 % par des véhicules étrangers

Circulation en baisse de
7 %
en 10 ans pour les véhicules légers, et de 3 % pour les poids lourds

À retenir



EN 2023

1,02 M
de VP produits en France

26,12 M
de VP produits en Chine

La production mondiale de véhicules s'élève à :

89,5 Millions

- **68 M** de VP
- **21 VU** de VU

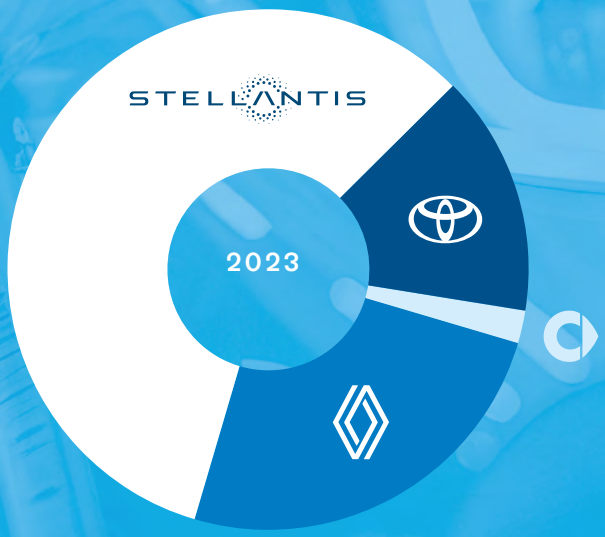
La production française de véhicules s'élève à :

1,5 Millions

- **1,02 M** de VP
- **0,5 VU** de VU

Production de véhicules

Production de VP en France



Production de VU en France par les groupes français

Production de véhicules particuliers (VP) 76

Production de véhicules utilitaires (VU) 77

Production de véhicules en France et dans le monde par les groupes automobiles français 78

RETOUR SOMMAIRE GÉNÉRAL

Production de véhicules particuliers (VP)

La construction automobile est maintenant fortement internationalisée et la plupart des constructeurs ont développé leurs implantations industrielles hors de leur zone d'origine. **Après une croissance quasi continue pendant 30 ans, la production mondiale a atteint 73 millions de VP en 2017 ; depuis, elle a été en baisse jusqu'en 2020 où la production mondiale est descendue à moins de 56 millions de véhicules, soit au niveau de celle de 2008.** Depuis, on observe une légère reprise, la production mondiale revenant en 2023 à 68 millions de véhicules, soit au niveau de celle de 2015.

En 2023, c'est toujours l'Asie-Océanie qui domine la production mondiale (69 %), et en particulier la Chine et le Japon avec des parts respectives de 38 % et 11 %, l'Europe occidentale suivant avec seulement 14 % de cette production. **Les courbes ci-après montrent qu'en 2023, la production est en hausse dans presque toutes les zones géographiques, sauf en Europe centrale et orientale.**

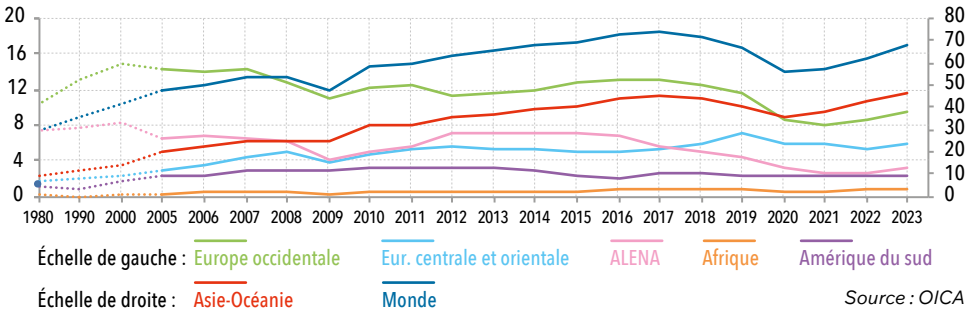
Afin de tenir compte des écarts de production, nous avons choisi pour les deux graphiques ci-après une échelle plus grande à droite pour le monde et l'Asie, puis pour la Chine et le Japon.

PRODUCTION DE VP DANS LE MONDE (MILLIONS)

	2013	2014	2015	2016	2017	2018	2019	2020	2021	2022	2023
EUROPE OCCIDENTALE	11,4	11,9	12,6	13,1	13,1	12,6	11,7	8,6	8,0	8,5	**9,6**
EUROPE CENTRALE ET ORIENTALE	5,4	5,4	5,1	5,0	5,2	6,0	7,0	5,9	5,8	5,2	**5,9**
ALENA	7,1	7,1	7,0	6,7	5,7	5,0	4,4	3,2	2,6	2,7	**3,0**
AMÉRIQUE DU SUD	3,3	2,9	2,4	2,1	2,5	2,7	2,1	2,1	2,1	2,1	**2,1**
ASIE-OCÉANIE	37,2	39,2	40,1	43,9	45,0	43,6	40,7	35,8	38,2	42,3	**46,6**
AFRIQUE	0,4	0,5	0,6	0,7	0,7	0,8	0,8	0,5	0,6	0,7	**0,8**
TOTAL MONDE	**65,5**	**67,8**	**68,7**	**72,4**	**73,4**	**71,8**	**67,1**	**55,9**	**57,1**	**61,6**	**68,0**

Source : OICA

PRODUCTION MONDIALE DE VP PAR ZONE GÉOGRAPHIQUE (MILLIONS)



Source : OICA

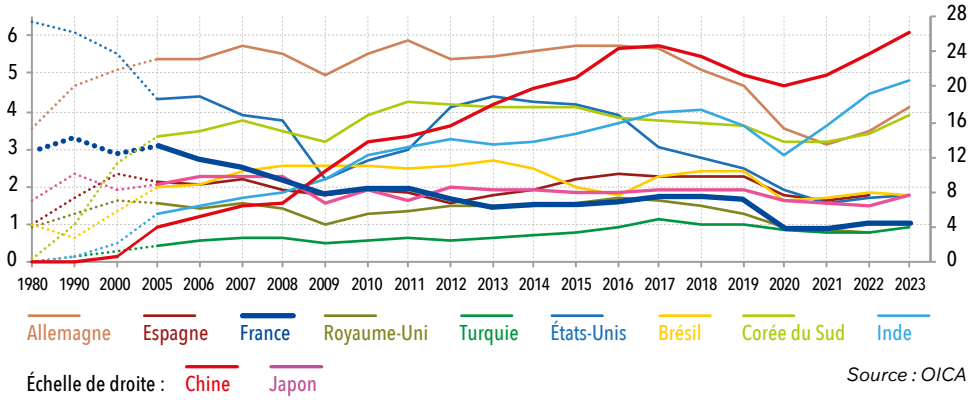
En 2023, l'Asie a produit 69 % des véhicules particuliers dans le monde.

Production de VP par pays

Les courbes ci-dessous représentent l'évolution de la production locale des 11 principaux pays producteurs. **Tous ces pays ont vu leur production chuter en 2020 :** depuis, on observe une reprise plus ou moins marquée selon les pays, voire une décroissance pour certains : ainsi, si on compare 2023 à 2020, c'est l'Inde qui affiche la plus forte progression (+69 %), suivi de la Chine (+31 %).

PRODUCTION DE VP DANS QUELQUES PAYS (MILLIONS)

Depuis 2020, l'Inde affiche la plus forte progression, suivie de la Chine.



Source : OICA

Production de véhicules utilitaires (VU)

Habituellement, les VU sont définis comme des véhicules de moins de 5t de poids total autorisé en charge (PTAC) destinés au transport de marchandises.
Ils se déclinent en différentes catégories : dérivés utilitaires des véhicules particuliers, combispaces, camionnettes, fourgons, pick-up et tout terrain ; certains pays y ajoutent même les petits camions.
En Europe, la Commission européenne sépare les véhicules selon les usages : transport de passagers (catégorie M) et transport de marchandises (catégorie N).

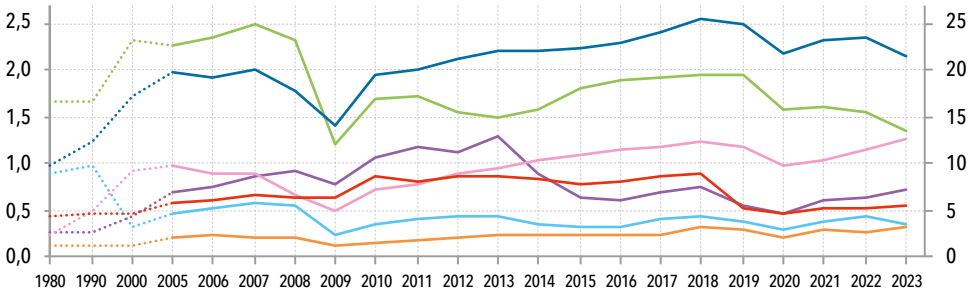
Comme les traitements fiscaux, la définition et l'usage des VU ne sont pas identiques dans tous les pays du monde, il est difficile de comparer directement la production de ce type de véhicules pays par pays : les courbes de la production mondiale par zones géographiques ne donnent donc qu'une indication, surtout intéressante cumulée aux productions de VP.

PRODUCTION DE VU DANS LE MONDE (MILLIONS)

	2013	2014	2015	2016	2017	2018	2019	2020	2021	2022	2023
EUROPE OCCIDENTALE	1,50	1,59	1,79	1,89	1,91	1,94	1,94	1,57	1,62	1,55	**1,34**
EUROPE CENTRALE ET ORIENTALE	0,42	0,35	0,31	0,33	0,40	0,43	0,39	0,30	0,39	0,43	**0,34**
ALENA	9,40	10,34	10,94	11,44	11,79	12,40	11,88	9,76	10,44	11,61	**12,57**
AMÉRIQUE DU SUD	1,29	0,90	0,63	0,60	0,69	0,75	0,56	0,46	0,61	0,63	**0,73**
ASIE-OCÉANIE	8,65	8,21	7,86	7,96	8,53	9,03	5,26	4,67	5,11	5,24	**5,61**
AFRIQUE	0,22	0,24	0,23	0,23	0,22	0,33	0,29	0,21	0,30	0,28	**0,33**
TOTAL MONDE	**21,97**	**22,07**	**22,34**	**22,98**	**24,10**	**25,41**	**25,01**	**21,81**	**23,13**	**23,43**	**21,44**

Source : OICA, CCFA

PRODUCTION MONDIALE DE VU PAR ZONES GÉOGRAPHIQUES (MILLIONS)



Échelle de gauche : Europe occidentale, Eur. centrale et orientale, Afrique, Amérique du sud
Échelle de droite : ALENA, Asie-Océanie, Monde

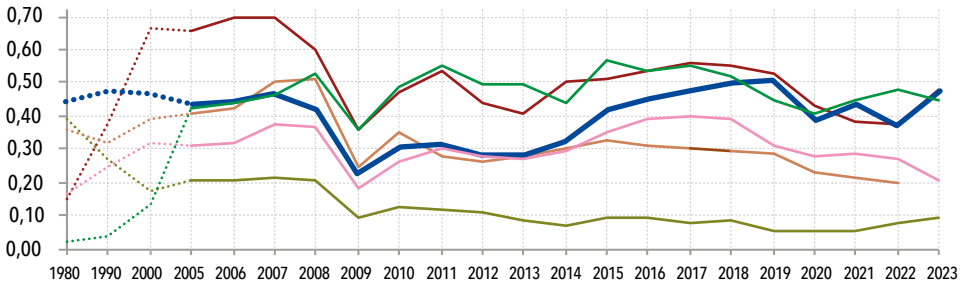
En 2023, la production en Allemagne n'est pas disponible. *Source : OICA*

En 2023, les USA ont produit 40 % des VU dans le monde.

Production de VU en Europe élargie

Les pays d'Europe élargie utilisant la même définition des VU, on peut comparer leurs productions. Les courbes ci-dessous représentent l'évolution comparée de la production locale des 6 pays principaux en termes de production de VU.
Après la chute de leur production en 2020 avec la crise sanitaire, tous ces pays ont vu leur production évoluer sans toutefois revenir au niveau de celle de 2019, sauf pour la Turquie et le Royaume-Uni. Ainsi, la France est encore à 6 % au-dessous de son niveau de 2019, bien qu'elle soit revenue au premier rang des pays d'Europe élargie avec l'Espagne.

(MILLIONS)



Allemagne, Espagne, France, Italie, Royaume-Uni, Turquie

Source : OICA

En 2023, la production en Allemagne n'est pas disponible.

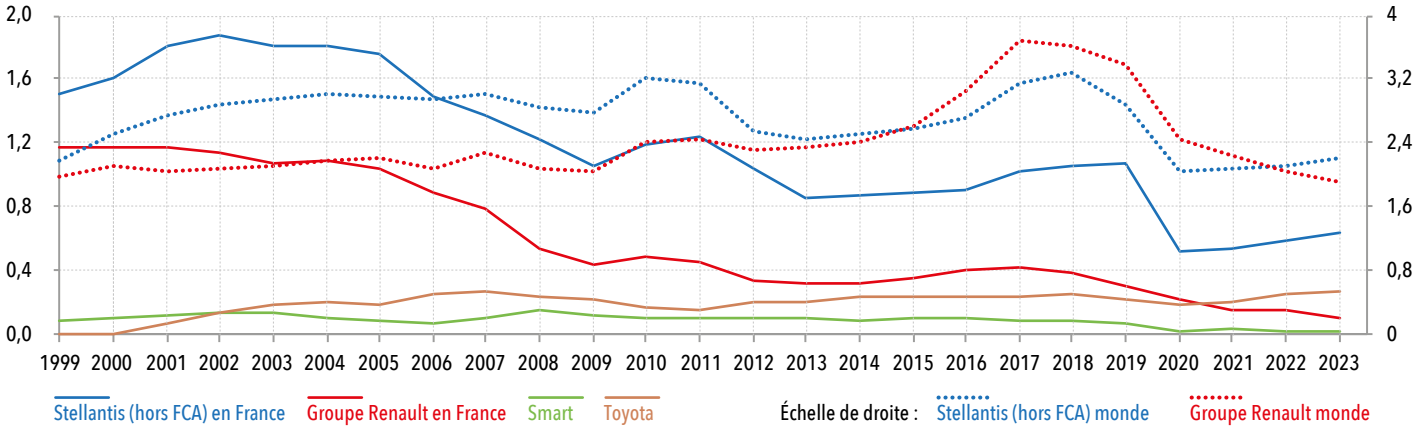
la France et l'Espagne sont les plus gros producteurs de VU en Europe.

Production de véhicules en France et dans le monde par les groupes automobiles français

PRODUCTION DE VP EN FRANCE ET PRODUCTION MONDIALE DE VP PAR LES GROUPES FRANÇAIS (MILLIONS)

	2013	2014	2015	2016	2017	2018	2019	2020	2021	2022	2023
GROUPE PSA EN FRANCE	0,85	0,87	0,89	0,91	1,01	1,05	1,07	0,51	0,53	0,59	**0,63**
GROUPE RENAULT EN FRANCE	0,31	0,31	0,35	0,39	0,42	0,39	0,30	0,21	0,16	0,15	**0,10**
SMART EN FRANCE	0,10	0,09	0,09	0,09	0,08	0,08	0,06	0,02	0,03	0,02	**0,02**
TOYOTA EN FRANCE	0,19	0,23	0,23	0,24	0,23	0,25	0,22	0,19	0,20	0,26	**0,27**
PRODUCTION DE VP EN FRANCE	**1,45**	**1,49**	**1,56**	**1,63**	**1,75**	**1,77**	**1,66**	**0,93**	**0,92**	**1,01**	**1,02**
GROUPE PSA MONDE	2,45	2,52	2,57	2,72	3,16	3,30	2,87	2,02	2,06	2,11	**2,21**
GROUPE RENAULT MONDE	2,35	2,40	2,62	3,06	3,69	3,62	3,38	2,44	2,23	2,05	**1,91**

Source : CCFA

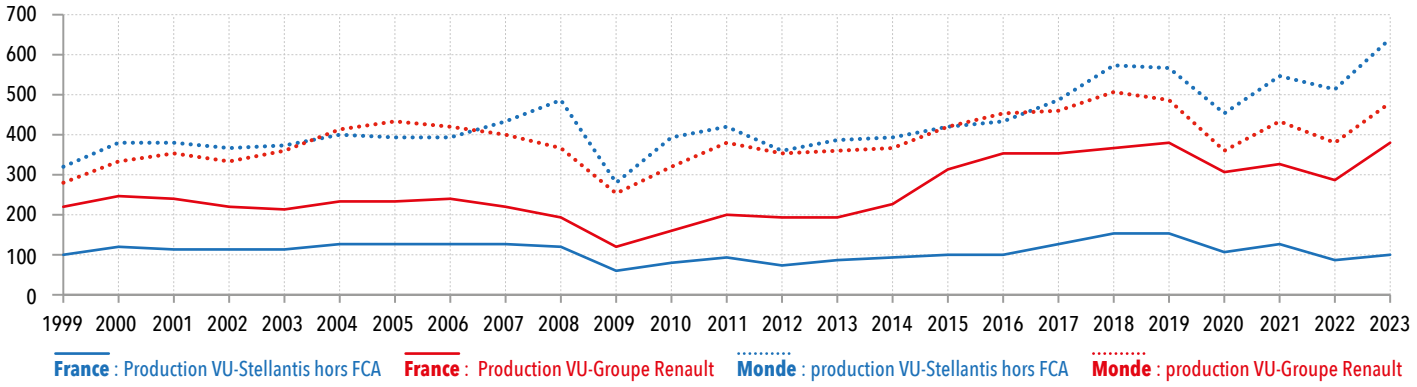


Source : CCFA

PRODUCTION DE VU PAR LES GROUPES FRANÇAIS EN FRANCE ET DANS LE MONDE (MILLIERS)

	2013	2014	2015	2016	2017	2018	2019	2020	2021	2022	2023
MONDE - STELLANTIS (HORS FCA)	388	395	416	430	488	571	567	452	546	514	**640**
MONDE - GROUPE RENAULT	357	363	416	452	461	506	485	358	432	377	**477**
FRANCE - STELLANTIS (HORS FCA)	89	97	103	103	124	156	154	104	126	89	**101**
FRANCE - GROUPE RENAULT	193	226	312	351	356	364	382	304	328	284	**376**
PRODUCTION DE VU EN FRANCE	**282**	**322**	**415**	**453**	**480**	**520**	**536**	**409**	**454**	**373**	**477**

Source : CCFA



Source : CCFA

F O N D S D E D O T A T I O N K E Y R O S

Keyros

Créateur d'opportunités

→ **Financer R&D et prospective**

→ **Devenir une référence d'objectivation scientifique sur les mobilités**

→ **Accompagner la transition énergétique, technologique et sociétale de l'écosystème des mobilités**

Le **Fonds de Dotation Keyros**, émanation de la FIEV (Fédération des Industries pour Équipements des Véhicules), a pour vocation de contribuer à l'intérêt général en **soutenant la recherche scientifique**, le **développement** et la **promotion des mobilités**.

Il est, par la pertinence des ses activités et initiatives, le **catalyseur des mobilités du futur**, modernes et respectueuses de l'environnement. Il mobilise ses acteurs et permet leurs échanges nombreux et essentiels. La Communauté Keyros, proactive, est un véritable **incubateur d'idées nouvelles**, d'analyses et de projets.

Sa filiale, **EQUIP'AUTO** SAS, gère et développe des événements professionnels, de dimension internationale, et de référence pour la filière automobile, de l'après-vente et des services.

Le Fonds de Dotation Keyros, créateur d'opportunité, a pour objectif :

- de **financer des projets d'intérêt général** au profit de l'ensemble de l'écosystème des mobilités en France.
- d'**accompagner la recherche scientifique** et **technique** par le suivi et la promotion des projets qu'il soutient.
- de **structurer**, **partager** et **enrichir l'information** de l'ensemble des acteurs de la mobilité et du public par la collecte de statistiques et de données par son DataLab et ses outils **DataMove** et **DataMove.fr**.

contact@fonds-keyros.fr

www.datamove.fr

www.equipauto.com

À retenir

En France, en 2023, immatriculation des véhicules neuf vs. d'occasion :

1,82 M
de véhicules particuliers neufs

5,31 M
de véhicules d'occasion

390 000
VU neufs

855 000
VU d'occasion

17 000
camions neufs

25 000
camions d'occasion

Immatriculation de véhicules

29 000
tracteurs neufs

21 000
tracteurs d'occasion

6 000
bus et cars neufs

8 000
bus et cars d'occasion

198 000
motos neuves

654 000
motos d'occasion

VP : immatriculations annuelles 82

VU : immatriculations annuelles 83

Voitures électriques : immatriculations annuelles 84

Deux-roues motorisées 85

Vélo 86

Micro-mobilité 87

RETOUR SOMMAIRE GÉNÉRAL

VP : immatriculations annuelles

Les immatriculations de voitures neuves fluctuent d'une année à l'autre, car elles sont influencées par des paramètres conjoncturels. Toutefois, si de 1998 à 2011, elles ne s'étaient pas écartées d'une valeur moyenne de 2 millions de voitures par an, elles sont descendues entre 2012 et 2013 autour de 1,8 millions. En 2014, les immatriculations de véhicules neufs sont reparties à la hausse pour atteindre, en 2019, 2,26 millions de véhicules. En 2020, avec la crise sanitaire, les immatriculations ont subi une baisse de près de 25 % jusqu'à moins de 1,7 millions de véhicules ; cette baisse s'est encore poursuivie en 2021 et 2022 jusqu'à 1,58 millions de véhicules, soit les chiffres de 1974 ; **en 2023 on assiste à une légère remontée des volumes jusqu'à 1,82 millions de véhicules, soit les chiffres de 2013, 20 % au-dessous des résultats de 2019.**

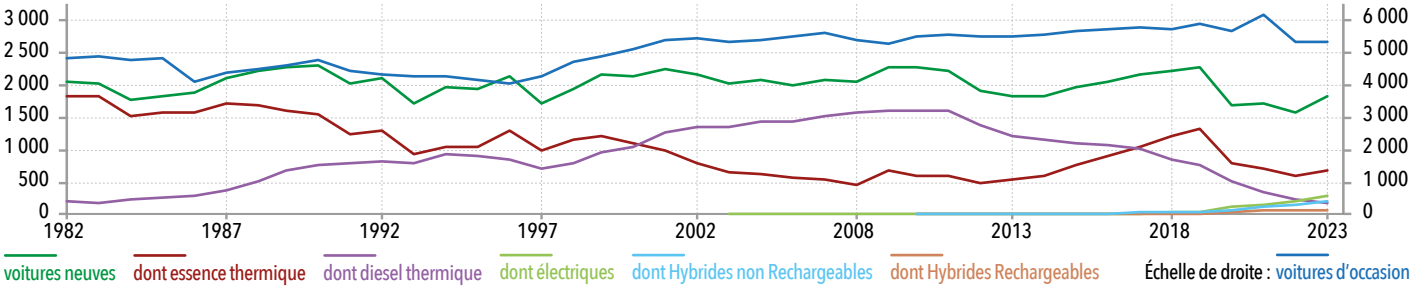
Quant aux immatriculations de voitures d'occasion, après une hausse importante de 1996 à 2001, elles sont, depuis, restées quasi constantes à près de 5,8 millions de véhicules jusqu'en 2019 ; après l'année 2021, avec des chiffres particulièrement élevés, on observe en 2022 et 2023 une chute, par rapport à 2019, de plus de 9 % avec près de 5,3 millions de véhicules.

IMMATRICULATIONS DE VOITURES (MILLIERS)

	2013	2014	2015	2016	2017	2018	2019	2020	2021	2022	2023
VOITURES NEUVES	**1 817**	**1 827**	**1 956**	**2 060**	**2 158**	**2 224**	**2 258**	**1 694**	**1 709**	**1 577**	**1 817**
DONT ÉLECTRIQUES	9	11	18	22	25	32	44	113	166	207	304
DONT ESSENCE THERMIQUE	549	610	763	911	1 035	1 225	1 323	803	701	611	673
DONT HYBRIDES NON RECHARGEABLES	33	33	38	48	70	91	98	150	262	317	420
DONT DIESEL THERMIQUE	1 208	1 159	1 111	1 066	1 013	857	761	513	355	242	173
DONT HYBRIDES RECHARGEABLES	1	2	6	8	12	15	19	75	141	127	163
POURCENTAGE D'ELECTRIQUES	0 %	1 %	1 %	1 %	1 %	1 %	2 %	7 %	10 %	13 %	17 %
POURCENTAGE D'ESSENCE	30 %	33 %	39 %	44 %	48 %	55 %	59 %	47 %	41 %	39 %	37 %
POURCENTAGE D'HNR	2 %	2 %	2 %	2 %	3 %	4 %	4 %	9 %	15 %	20 %	23 %
POURCENTAGE DE DIESEL	66 %	63 %	57 %	52 %	47 %	39 %	34 %	30 %	21 %	15 %	10 %
POURCENTAGE D'HR	0 %	0 %	0 %	0 %	1 %	1 %	1 %	3 %	6 %	6 %	7 %
VOITURES D'OCCASION	**5 479**	**5 543**	**5 632**	**5 727**	**5 763**	**5 713**	**5 855**	**5 674**	**6 134**	**5 321**	**5 309**
RAPPORT OCCASION/NEUF	3,0	3,1	2,9	2,8	2,7	2,6	2,6	3,4	3,6	3,4	**2,9**

Source : SDES-RSVERO

VOITURES PARTICULIÈRES : IMMATRICULATIONS ANNUELLES (MILLIERS)



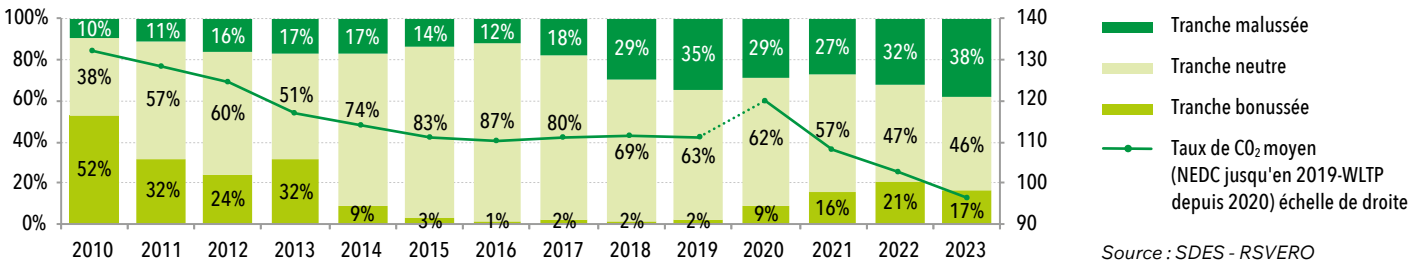
Source : SDES - RSVERO

Le système de « bonus-malus »

En 2007 a été institué un « bonus-malus » destiné à encourager l'acquisition de voitures émettant peu de CO_2. Lors de l'achat, les acquéreurs, selon le cas, bénéficient d'une prime ou inversement versent une pénalité. En 2022, ce système est révisé avec un malus sur le poids des véhicules et un malus renforcé sur les émissions de CO_2. Le graphique ci-dessous montre que les automobilistes ont tenu compte de ce système dans leurs acquisitions jusqu'en 2016, puisque l'on observe une diminution des émissions de CO_2 de 149 g/km à 110,4 g/km entre 2007 et 2016. Par contre, de 2017 à 2019, la dynamique de diminution des émissions de CO_2 des véhicules neufs s'est enrayée, ces émissions repartant à la hausse pour atteindre 111,4 g/km NEDC en 2019.

Depuis 2020 on observe à nouveau une baisse encore plus forte des émissions de CO_2, du fait des règles de bonus-malus plus sévères mais également de la progression des ventes de modèles hybrides et électriques. Au 1er mars 2020, la norme WLTP de mesure des émissions de CO_2 des voitures particulières neuves a succédé à la norme NEDC, en vigueur depuis 1973. Cette nouvelle norme WLTP induit une rupture de séries dans les statistiques d'émissions : avec celle-ci, on estime que les émissions moyennes de CO_2, des voitures neuves sont supérieures de 24 % environ à celles observées avec l'ancienne norme NEDC. En 2023, avec la norme WLTP, les émissions moyennes de CO_2 des voitures neuves s'élèvent à 96,2g/km.

% D'IMMATRICULATIONS DE VOITURES NEUVES PAR TRANCHES DE BONUS-MALUS SELON LEURS ÉMISSIONS DE CO_2 EN G/KM



Source : SDES - RSVERO

VU : immatriculations annuelles

IMMATRICULATIONS DE VÉHICULES UTILITAIRES (MILLIERS)

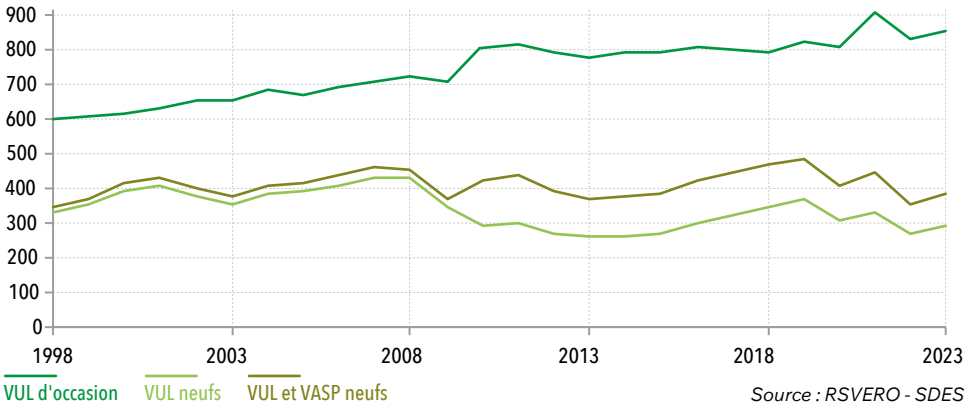
	2013	2014	2015	2016	2017	2018	2019	2020	2021	2022	2023
VÉHICULES UTILITAIRES LÉGERS NEUFS	261	265	273	300	329	349	370	312	336	269	**295**
VÉHICULES UTILITAIRES LÉGERS D'OCCASION	780	791	795	813	805	797	826	808	913	831	**855**
CAMIONS NEUFS	16	14	14	17	20	21	21	18	18	15	**17**
CAMIONS D'OCCASION	29	25	24	25	26	24	26	23	25	25	**25**
TRACTEURS ROUTIERS NEUFS	25	21	25	27	28	30	31	21	23	26	**29**
TRACTEURS ROUTIERS D'OCCASION	16	14	15	18	18	19	19	18	21	22	**21**
REMORQUES ET SEMI-REMORQUES NEUVES	17	19	22	23	25	28	29	23	23	23	**22**
REMORQUES ET SEMI-REMORQUES D'OCCASION	31	26	26	26	25	24	26	25	29	28	**29**
VASP* NEUFS	120	120	121	127	128	128	126	104	114	95	**100**
VASP* D'OCCASION	202	204	203	202	196	191	197	183	206	186	**187**
BUS ET CARS NEUFS	7	6	8	7	7	6	7	6	7	6	**6**
BUS ET CARS D'OCCASION	6	6	6	6	6	5	6	5	7	8	**8**

** Véhicules automoteurs spécialisés, légers et lourds, yc dérivés VP et camping-cars*

Sources : RSVERO - SDES

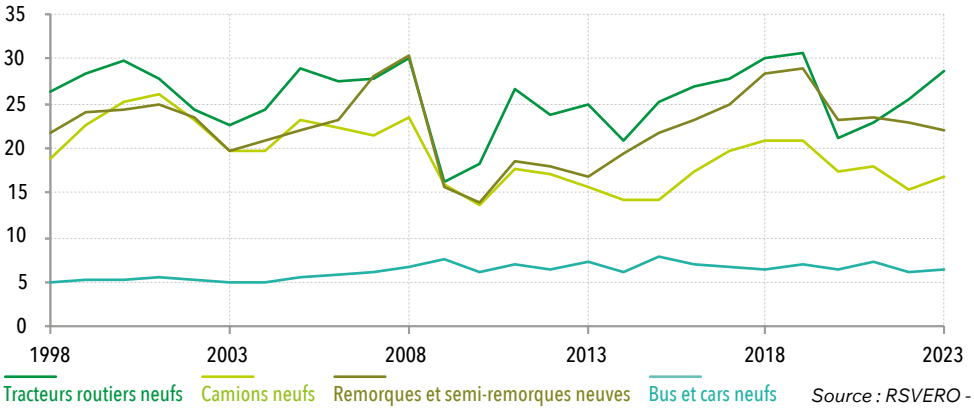
Depuis 2010, la rubrique VUL neuf s'entend hors VASP et la rubrique VUL d'occasion comprend les VASP

IMMATRICULATIONS DE VÉHICULES UTILITAIRES LÉGERS (MILLIERS)



Source : RSVERO - SDES

IMMATRICULATIONS DE VÉHICULES INDUSTRIELS NEUFS (MILLIERS)



Source : RSVERO - SDES

En France en 2023, 2,26 millions de véhicules neufs ont été immatriculés, dont 1,82 million de véhicules particuliers et 0,39 million de véhicules utilitaires.

Les immatriculations de véhicules utilitaires neufs sont sensibles à la conjoncture générale, qui réagit dans une certaine mesure sur la demande en marchandises et en services, mais surtout sur la propension des entreprises à investir ou au contraire à différer leurs investissements en matériel de transport. C'est ce qui explique le caractère cyclique des immatriculations, surtout sensible pour les véhicules industriels. Fin 2008 et surtout en 2009, la chute des immatriculations a été spectaculaire pour toutes les catégories de véhicules en raison des difficultés économiques. Depuis 2014, les immatriculations VUL (yc. VASP) et camions neufs étaient reparties à la hausse ; après la chute des immatriculations due à la crise de 2020, et malgré une légère reprise en 2021 pour les véhicules neufs, on assiste depuis 2022 à une quasi-stagnation des immatriculations de véhicules aussi bien neufs que d'occasion.

Les achats de véhicules utilitaires légers neufs sont à raison de plus de 90 % des achats de type « professionnel » (sociétés ou professions indépendantes). En 2023, le rapport entre achats d'occasion et achats neufs monte à 2,9 pour les VUL et à 1,5 pour les camions.

Voitures électriques : immatriculations annuelles

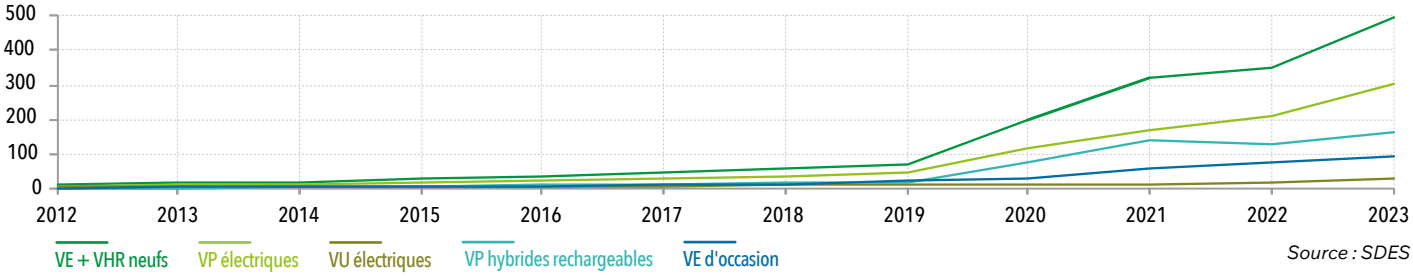
Tous les véhicules à motorisation électrique font aujourd'hui partie de la nouvelle offre de mobilité.
Un véhicule électrique est un véhicule dont la chaine de traction est totalement électrique (BEV - battery electric vehicle et FCEV - full cell electric vehicle), à la différence d'un véhicule hybride dont le moteur principal est thermique, mais qui dispose d'un contributeur à la traction électrique.
Entre les véhicules à moteurs thermiques conventionnels (ICE - internal combustion engine) et les véhicules électriques se dégage un continuum d'architectures hybrides qui permettent de réduire de plus en plus les émissions gazeuses : à la base, on a le "*start and stop*", puis le "*mild hybrid*"qui fournit des apports de puissance lors de l'accélération, le "*full hybrid*" qui permet un démarrage du moteur en mode électrique, la batterie étant chargée grâce au moteur thermique et à la récupération de l'énergie de freinage, jusqu'au "*plug-in hybrid*" ou véhicule hybride rechargeable (VHR) disposant d'une batterie rechargeable comme celle d'un véhicule électrique, mais de plus faible capacité.
Certains véhicules électriques sont également pourvus d'un prolongateur d'autonomie ou "*range extender*", générateur de courant qui produit de l'électricité permettant de compléter la charge de la batterie.
Exceptionnellement, on regroupera parfois les VHR avec les véhicules totalement électriques.

IMMATRICULATIONS ANNUELLES DE VÉHICULES ÉLECTRIQUES ET ÉNERGIES ALTERNATIVES (MILLIERS)

	2013	2014	2015	2016	2017	2018	2019	2020	2021	2022	2023
VP ÉLECTRIQUES	8,9	10,7	17,5	22,2	25,4	31,7	43,6	112,7	165,6	207,4	**303,9**
VP HYBRIDES RECHARGEABLES	0,9	2,1	5,8	7,6	12,1	14,8	18,8	75,0	141,2	127,4	**162,8**
VUL ÉLECTRIQUES	5,2	4,5	5,0	6,0	6,1	8,2	8,0	9,0	12,4	16,9	**30,2**
VÉHICULES ÉLECTRIQUES +VHR NEUFS	15,0	17,3	28,3	35,8	43,6	54,7	70,4	196,6	319,3	351,7	**497,0**
VÉHICULES ÉLECTRIQUES D'OCCASION	1,7	3,1	3,8	4,6	8,3	12,9	20,0	28,8	58,4	73,8	**89,3**
VP GAZ (GPL ET GNV)	3,0	2,4	1,7	0,6	1,2	2,3	2,3	16,7	46,5	47,0	**62,9**
DEUX ROUES MOTORISÉES ÉLECTRIQUES	1,7	2,2	3,0	7,1	9,4	12,4	17,4	15,6	27,1	44,5	**36,3**

Source : SDES

IMMATRICULATIONS ANNUELLES DE VÉHICULES ÉLECTRIQUES EN FRANCE (MILLIERS)

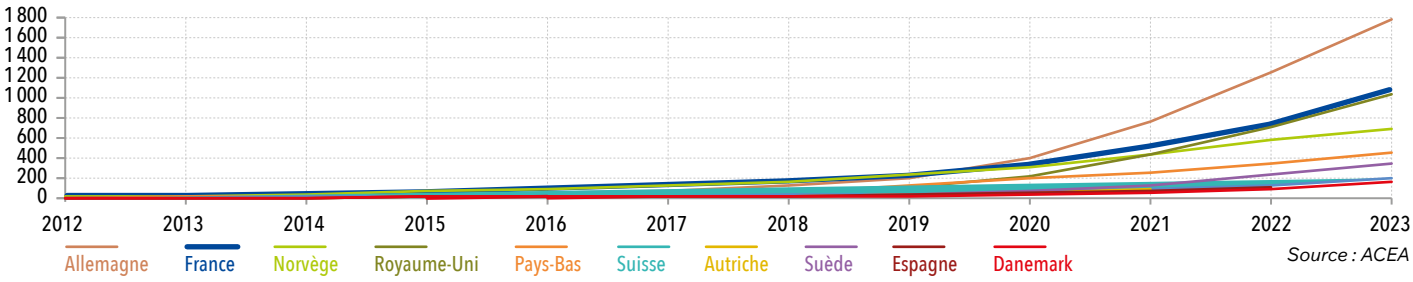


Source : SDES

Le graphique ci-dessus regroupe les immatriculations des VP et des VUL électriques, avec éventuellement prolongateurs d'autonomie, celles des véhicules hybrides rechargeables, et leurs cumuls annuels.

Fin 2023, d'après le SDES, le parc cumulé des VP et VUL électriques et de VHR atteint 1 546 000 véhicules soit 3,3 % du parc total de véhicules (alors que le cumul des immatriculations depuis 2010 atteint 1 645 000 véhicules).

IMMATRICULATIONS CUMULÉES DE VÉHICULES ÉLECTRIQUES (VP+VU) EN EUROPE (MILLIERS)



Source : ACEA

Depuis 2010, plus de 6,1 millions de véhicules électriques (VP+VU) hors VHR ont été immatriculés en Europe. Au cumul, en 2023, l'Allemagne a dépassé la France, avec près de 1,8 million de véhicules par rapport à près de 1,1 véhicules ; par contre, si on ramène pour chacun des pays les chiffres cumulés au nombre d'habitants, **la France et l'Allemagne se retrouvent respectivement à la 8e et 6e position, loin derrière la Norvège, la Suède et le Danemark.**

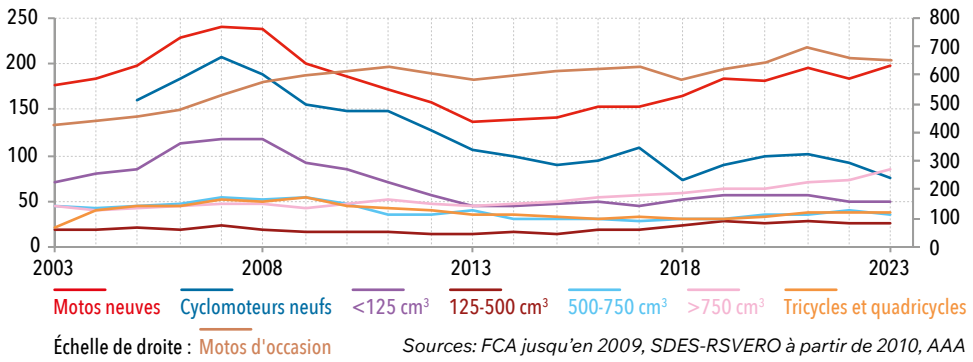
Deux-roues motorisées

Le terme de « deux-roues motorisées (2RM)» désigne les cyclomoteurs, les scooters et les motocyclettes de cylindrées inférieures à 50cm³ jusqu'à plus de 750cm³; on y a également rajouté les tricycles et quadricycles motorisés. Par contre, ce terme ne comprend pas les vélos à assistance électrique qui sont traités par ailleurs.

DEUX-ROUES MOTORISÉES : IMMATRICULATIONS ANNUELLES EN FRANCE (MILLIERS)

	2013	2014	2015	2016	2017	2018	2019	2020	2021	2022	2023
MOTOS NEUVES	136	140	141	152	152	165	184	182	195	183	**198**
<125 CM³	44	45	48	50	44	51	57	56	57	50	**50**
125-500 CM³	15	16	14	18	20	25	28	26	27	26	**26**
500-750 CM³	32	31	30	28	32	30	36	36	40	35	**36**
>750 CM³	45	48	50	55	56	59	63	65	70	72	**85**
TRICYCLES ET QUADRICYCLES	36	36	32	31	32	32	31	34	39	37	**39**
CYCLOMOTEURS NEUFS	107	99	91	93	108	73	91	99	101	92	**74**
MOTOS D'OCCASION	580	600	614	622	626	587	625	640	694	661	**654**

Source : SDES-RSVERO, AAA



Sources: FCA jusqu'en 2009, SDES-RSVERO à partir de 2010, AAA

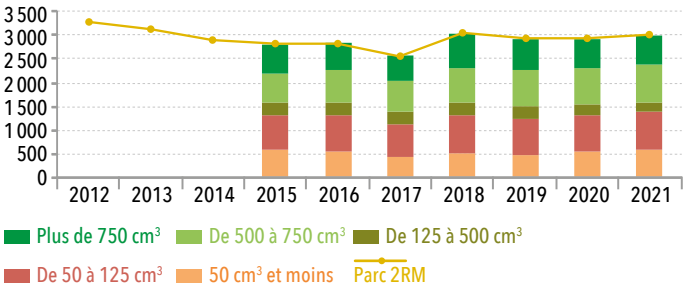
Les immatriculations de motos ont cru entre 2002 et 2007, pour atteindre plus de 290 000 véhicules; elles ont ensuite chuté jusqu'en 2013 puis se sont stabilisées et, depuis 2017, on observe à nouveau une légère croissance, due principalement aux motos de plus de 750 cm³. Quant aux cyclomoteurs, après 10 ans d'une quasi stabilité, leurs immatriculations sont en baisse depuis 2022 avec une chute de 19 % en 2023.

PARC DEUX-ROUES MOTORISÉES DES MÉNAGES EN FRANCE ET RÉPARTITION SELON LA CYLINDRÉE
(MILLIERS DE VÉHICULES AU 31 DÉCEMBRE ET POURCENTAGES)

	2012	2013	2014	2015	2016	2017	2018	2019	2020	2021
PARC DEUX-ROUES MOTORISÉES	3267	3135	2894	2809	2834	2553	3034	2931	2930	**3000**
50 CM³ ET MOINS				0	20 %	18 %	17 %	16 %	20 %	**20 %**
DE 50 À 125 CM³				0	26 %	27 %	26 %	26 %	25 %	**26 %**
DE 125 À 500 CM³				0	10 %	10 %	9 %	9 %	8 %	**7 %**
DE 500 À 750 CM³				0	24 %	25 %	24 %	27 %	27 %	**26 %**
PLUS DE 750 CM³				0	20 %	20 %	24 %	22 %	21 %	**21 %**

Source : Enquêtes Parc auto, TNS Sofres

Le tableau ci-dessus ne donne que le parc des 2RM des ménages en France métropolitaine; d'après Eurostat, le parc total (ménages et entreprises) de la France est supérieur aux chiffres annoncés : il s'élèvait en 2020 à 3,058 millions de motos.
Depuis 10 ans, le parc de 2RM est relativement stable, autour de 3 millions d'unités. Ce parc connait une tendance au vieillissement avec un âge moyen de 12,7 ans en 2021; en parallèle, la durée de détention moyenne d'un 2RM passe de 7,4 à 6,5 ans entre 2016 et 2020.



Source : Enquêtes Parc auto, TNS Sofres

Vélo

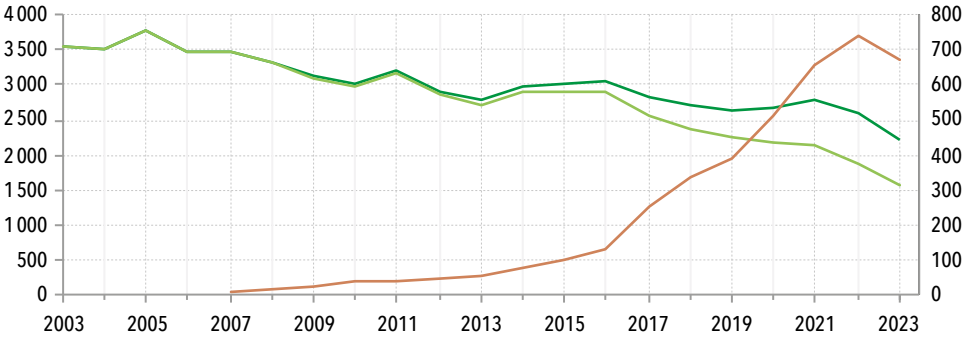
Jusqu'en 1970, le vélo était largement utilisé dans les déplacements domicile-travail. De 1970 à 2000, la part modale du vélo a chuté dans les centres-villes des grandes agglomérations françaises, la pratique du vélo étant devenue pour beaucoup un loisir plutôt qu'un mode de déplacement à part entière.
Le redémarrage de l'usage du vélo en tant que mode de déplacement en milieu urbain s'est produit au début des années 2000, du fait de la mise en place de politiques favorables au développement de ce mode de transport, avec la construction d'infrastructures cyclables et l'installation de services tels que les vélos en libre-service.

VENTES ANNUELLES DE VÉLOS EN FRANCE (MILLIERS)

	2013	2014	2015	2016	2017	2018	2019	2020	2021	2022	2023
TOUS VÉLOS	2 785	2 978	2 996	3 035	2 807	2 707	2 640	2 685	2 790	2 596	**2 231**
DONT VÉLOS CLASSIQUES	2 729	2 900	2 894	2 901	2 552	2 369	2 252	2 170	2 131	1 858	**1 559**
DONT VÉLOS À ASSISTANCE ÉLECTRIQUE	57	78	102	134	255	338	388	515	659	738	**672**

Source : Observatoire du cycle

MARCHÉ ANNUEL DES VÉLOS EN FRANCE (MILLIERS)



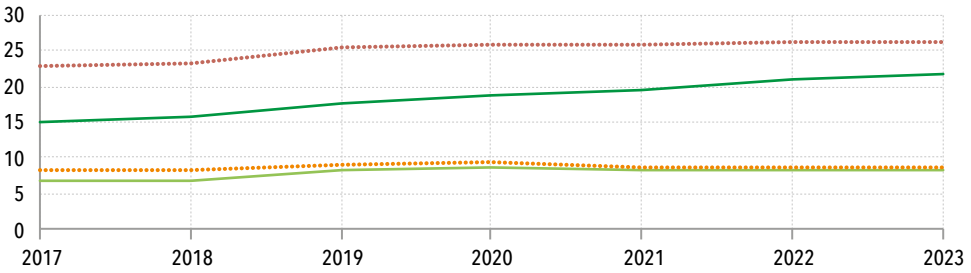
Tous vélos Vélos classiques Échelle de droite : Vélos à assistance électrique - VAE

Source : Observatoire du cycle

Après une forte progression entre 2016 et 2022, les ventes de VAE ont baissé de 9 % en 2023.

Jusqu'en 2022, les ventes annuelles de vélos en France se maintenaient au-dessus de 2,6 millions d'unités tous les ans depuis plus de 20 ans. En 2023, le total des ventes de vélos est descendu à 2,2 millions d'unités : les ventes de vélos classiques ont diminué de 17 % par rapport à 2020 et sur la même période, les ventes de vélos à assistance électrique ont progressé de 30 %, même si, en 2023, on a observé une baisse des ventes de VAE de 9 % par rapport à 2022.

RÉSEAUX CYCLABLES NATIONAL ET EUROPÉEN (MILLIERS DE KM)



Véloroutes nationaux réalisés dont itinéraires EuroVélo réalisés Véloroutes nationaux objectifs dont itinéraires EuroVélo objectifs

Source : Vélo & Territoires

Depuis 2000, les actions en faveur du vélo portées par les autorités locales ont principalement consisté à créer un réseau cyclable, soit en agglomération, en aménageant la voirie par création de voies réservées aux vélos, soit hors-agglomérations, en aménageant des pistes cyclables et des voies vertes.
Les aménagements cyclables peuvent être une bande cyclable, qui est seulement un marquage au sol sur une chaussée classique, une piste cyclable, exclusivement réservée aux cyclistes, constituée par une voie séparée de la chaussée réservée à tous les véhicules, une voie verte réservée à la circulation non motorisée ou même une portion de petite route à faible trafic permettant de relier les pistes et les voies vertes entre elles.

Suite au comité interministériel pour l'aménagement et le développement du territoire du 15 décembre 1998, l'État a incité les régions à développer les véloroutes et les voies vertes dans le cadre de schémas régionaux ; la LOM, par l'arrêté du 22 janvier 2021, a officiellement adopté le Schéma national des véloroutes. Un véloroute est un réseau d'itinéraires cyclables sur le territoire national, continus et interconnectés entre eux : au 1/1/2024, ce schéma compte 59 itinéraires pour un linéaire total de près de 26 115 km sur lesquels 21 530 km sont déjà réalisés. Ce schéma intègre les 10 itinéraires européens en France du Schéma EuroVélo, pour lesquels 8 430 km sont déjà réalisés sur les 8 820 prévus.

Micro-mobilité

La micro-mobilité regroupe l'ensemble des modes de déplacements individuels légers complémentaires d'autres moyens de transport ; elle intervient sur de courtes ou moyennes distances, le plus souvent dans des zones urbaines ; les véhicules concernés fonctionnent à des vitesses maximales autour de 30 km/h et peuvent être électriques ou mécaniques.
La micro-mobilité désigne les petits véhicules légers tels que les vélos électriques, les vélos pliables, les trottinettes mécaniques et électriques, les hoverboard, les gyroroues, les skateboard électriques, et tous les autres engins à moteur électrique qui fleurissent dans les villes, sur les pistes cyclables et les trottoirs.
On les désigne sous l'acronyme **EDP** (engins de déplacement personnel électrique ou non).

VENTES ANNUELLES DE ENGINS DE DÉPLACEMENTS PERSONNELS EN FRANCE (MILLIERS)

La trottinette est la grande gagnante de la micromobilité, particulièrement dans ses versions électriques. On distingue les flottes de trottinettes électriques en location (Lime, Bird, Bolt, Wind, etc.) et les trottinettes personnelles. Sa batterie rechargeable permet un déplacement autonome de 8 à 40 km en fonction du modèle. Sa vitesse moyenne est de 25 à 35 km/h.

L'hoverboard est une plateforme munie de deux roues dont le fonctionnement est assez simple : il faut transférer son poids vers l'avant pour avancer, et se pencher vers l'arrière pour freiner. La vitesse maximale de l'hoverboard est de 20 km/h. L'autonomie varie de 15 à 30 km.

La Gyroroue ou monoroue, constituée d'une seule roue et dont le principe de fonctionnement est le même que celui de l'hoverboard. La vitesse est de 18 à 45 km/h et la roue a une autonomie de 35 à 120 km.

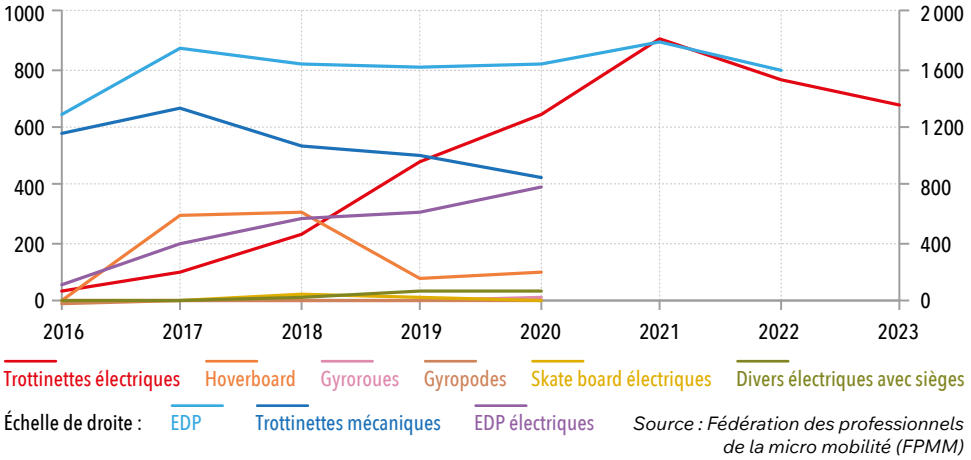
Le Gyropode est constitué d'une plateforme munie de deux roues sur laquelle l'utilisateur tient debout. Il utilise un système gyroscopique doté d'un manche de conduite, un peu comme une trottinette. La vitesse varie entre 18 et 30 km/h et il est possible de parcourir jusqu'à 40 km en usage urbain.

VENTES ANNUELLES D'ENGINS DE DÉPLACEMENTS PERSONNELS (MILLIERS)

	2013	2017	2018	2019	2020	2021	2022	2023
TOTAL EDP	**1 284**	**1 735**	**1 641**	**1 614**	**1 635**	**1 796**	**1 600**	**ND**
EDP MÉCANIQUES : TROTTINETTES	1 163	1 333	1 065	1 011	851	ND	ND	**ND**
EDP ÉLECTRIQUES	121	402	577	603	784	ND	ND	**ND**
TROTTINETTES ÉLECTRIQUES	38	102	234	478	640	908	759	**678**
HOVERBOARD	ND	292	302	82	94	ND	ND	**ND**
GYROROUES	ND	4	4	6	7	ND	ND	**ND**
GYROPODES	ND	2	2	2	5	ND	ND	**ND**
SKATE BOARD ÉLECTRIQUES	ND	1	26	8	6	ND	ND	**ND**
ENGINS ÉLECTRIQUES AVEC SIÈGES (MINI SCOOTERS, DRAISIENNES…)	ND	1	9	29	32	ND	ND	**ND**

Source : Fédération des professionnels de la micro mobilité (FPMM)

VENTES D'ENGINS DE DÉPLACEMENTS PERSONNELS (MILLIERS)

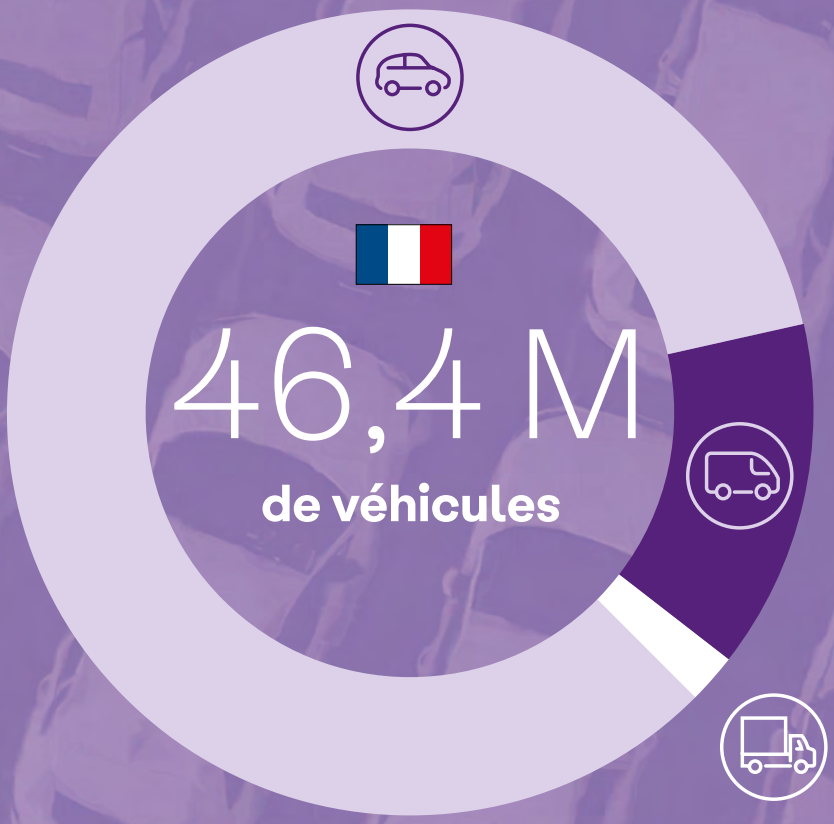


Source : Fédération des professionnels de la micro mobilité (FPMM)

Après un pic de 908 000 en 2021, les ventes de trottinettes électriques sont revenues en 2023 à un niveau 25 % plus bas.

À retenir

Le parc automobile total français s'élève à :



39,3 M
de véhicules particuliers
dont 51 % de diesel
et 2,2 % d'électrique

6,5 M
de véhicules utilitaires
dont 93 % de diesel
et 1,6 % d'électrique

0,6 M
de véhicules industriels

Le parc automobile européen total s'élève à :

286 M
de véhicules

11 ans
Age moyen du parc automobile, en progression constante

Parc automobile

2,2 %

des véhicules particuliers sont électriques

Les véhicules anciens (Crit'air 3-4-5) **représentent :**

29 %

du parc

L'âge moyen du parc est de :

11,2 ans

Nombre de voitures particulières pour 1 000 habitants, en 2022 :

570	563

Parc français de voitures particulières 90

VP : renouvellement du parc 91

Parc français de véhicules utilitaires 92

Parc européen de voitures particulières 93

Parc européen de VP et autres véhicules 94

Contrôle technique des véhicules 95

Interview de Dominique Stempfel,
Président du Syndicat du Pneu
à retrouver sur datamove.fr

RETOUR SOMMAIRE GÉNÉRAL

Parc français de voitures particulières

Le terme de « voitures particulières » désigne un certain type de carrosserie, qui les distingue des « véhicules utilitaires », mais ces voitures peuvent appartenir à des particuliers ou à des personnes morales (sociétés, professionnels indépendants, loueurs, administrations, etc.).

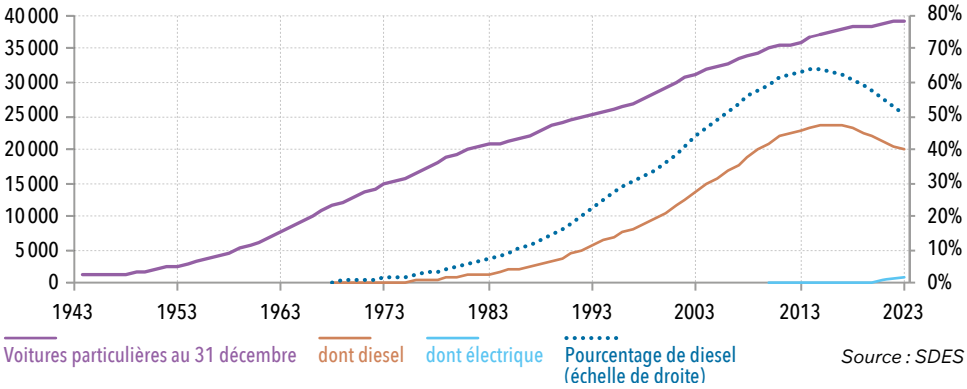
PARC DE VOITURES PARTICULIÈRES EN FRANCE AU 31 DÉCEMBRE

	2013	2014	2015	2016	2017	2018	2019	2020	2021	2022	2023
POPULATION (MILLIONS)*	66,1	66,4	66,6	66,8	67,0	67,3	67,4	67,7	67,9	68,1	**68,4**
VOITURES PARTICULIÈRES (MILLIERS)	36 133	36 632	37 165	37 657	38 118	38 230	38 422	38 469	38 817	38 971	**39 259**
DONT DIESEL	22 964	23 429	23 718	23 841	23 753	23 200	22 611	22 024	21 417	20 665	**19 885**
DONT ÉLECTRIQUES	17	26	42	61	82	106	141	245	403	596	**868**
POURCENTAGE DE DIESEL	64 %	64 %	64 %	63 %	62 %	61 %	59 %	57 %	55 %	53 %	**51 %**
POURCENTAGE D'ÉLECTRIQUES	0 %	0 %	0 %	0 %	0 %	0 %	0 %	1 %	1 %	2 %	**2 %**
VOITURES POUR 1000 HABITANTS	546	551	558	564	569	568	570	568	571	572	**574**

** Population en fin d'année (Source : INSEE)*

Source : SDES

VOITURES PARTICULIÈRES : PARC MOYEN (MILLIERS) **ET POURCENTAGE DE DIESEL**

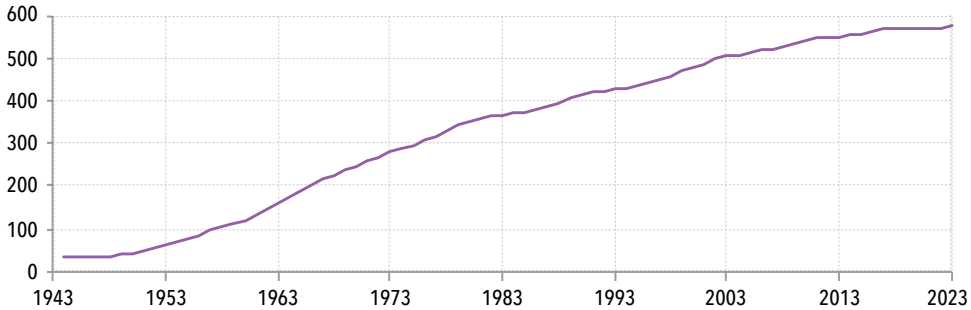


Source : SDES

Le parc automobile français s'établit fin 2023 à 39,3 millions de véhicules particuliers dont 2,2 % de véhicules électriques.

On a en France en 2023 environ 574 VP pour 1000 habitants.

VOITURES PARTICULIÈRES POUR 1 000 HABITANTS (MOYENNE ANNUELLE)



Source : SDES

De la fin de la seconde guerre mondiale jusqu'en 2017, le parc de voitures particulières augmentait régulièrement au rythme de la croissance de la population et du nombre de ménages ; depuis 2018, il est quasi stable. Fin 2023, il est de l'ordre de 39,3 millions de véhicules ; son rythme annuel de croissance était d'environ 2 % par an jusqu'en 2011 et depuis cette date, l'augmentation moyenne du parc est très inférieure à 1 % par an. Près de 1,6 millions de voitures sont mises au rebut chaque année, ce qui explique, avec la baisse des immatriculations, cette faible augmentation annuelle du parc.

La proportion de voitures diesel décroit et atteint, en 2023, 51 % du parc : après une augmentation continue jusqu'en 2017, cette tendance s'est inversée depuis.

Le parc de véhicules particuliers électriques s'élève fin 2023 à 868 000 véhicules, soit 2,2 % du parc VP total.

Le taux de motorisation est de l'ordre de 574 voitures pour 1 000 habitants.

Voitures particulières : renouvellement du parc

Le rythme de renouvellement du parc de véhicules est une donnée importante dans différents domaines. Il est notamment prépondérant en matière de réduction des émissions de substances polluantes dans les gaz d'échappement (normes « euro » successives, voir p.113).

La vignette Crit'air constitue un élément de régulation de la circulation à des fins environnementales ; le tableau ci-après rappelle la relation entre les véhicules, la norme euro à laquelle ils correspondent et la vignette Crit'air que l'on peut leur attribuer.

CLASSIFICATION DES VÉHICULES SELON LA VIGNETTE CRIT'AIR

		CRIT'AIR ZE	CRIT'AIR 1		CRIT'AIR 2	CRIT'AIR 3	CRIT'AIR 4	CRIT'AIR 5	NON CLASSÉ
2 ROUES, TRICYCLES ET QUADRICYCLES À MOTEUR		VÉHICULES 100 % ÉLECTRIQUES ET VÉHICULES À HYDROGÈNE	VÉHICULES GAZ ET VÉHICULES HYBRIDES RECHARGEABLES	EURO 4 ET 5 Janv-17 motocycles Janv-18 cyclomoteurs	EURO 3 Janv-07	EURO 2 Juill-04	PAS DE NORME TOUT TYPE Juin-00		PAS DE NORME SANS VIGNETTE
VP	DIESEL				EURO 5 ET 6 Janv-11	EURO 4 Janv-06	EURO 3 Janv-01	EURO 2 Juill-04	EURO 1 ET AVANT
	ESSENCE			EURO 5 ET 6 Janv-11	EURO 4 Janv-06	EURO 2 ET 3 Janv-97			EURO 1 ET AVANT
VUL	DIESEL				EURO 5 ET 6 Janv-11	EURO 4 Janv-06	EURO 3 Janv-01	EURO 2 Juill-97	EURO 1 ET AVANT
	ESSENCE			EURO 5 ET 6 Janv-11	EURO 4 Janv-06	EURO 2 ET 3 Oct-97			EURO 1 ET AVANT
POIDS LOURDS, AUTOBUS ET AUTOCARS	DIESEL				EURO VI Janv-14	EURO V Oct-09	EURO IV Oct-06	EURO III Oct-01	EURO I, II ET AVANT
	ESSENCE			EURO VI Janv-14	EURO V Oct-09	EURO III ET IV Oct-01			EURO I, II ET AVANT

Les dates d'immatriculation indiquées sont celles à partir desquelles la vignette s'applique. *Source : Ministère de la transition écologique - arrêté du 21 juin 2016*

RÉPARTITION DU PARC VP EN CIRCULATION SELON LA VIGNETTE CRIT'AIR

Les données disponibles grâce aux certificats d'immatriculation permettent de définir la vignette de chaque véhicule et la place occupée par chaque cohorte de voitures dans le parc et dans la circulation. Le graphique ci-dessous décrit l'évolution depuis janvier 2013 de la répartition des voitures en circulation selon la vignette Crit'air.

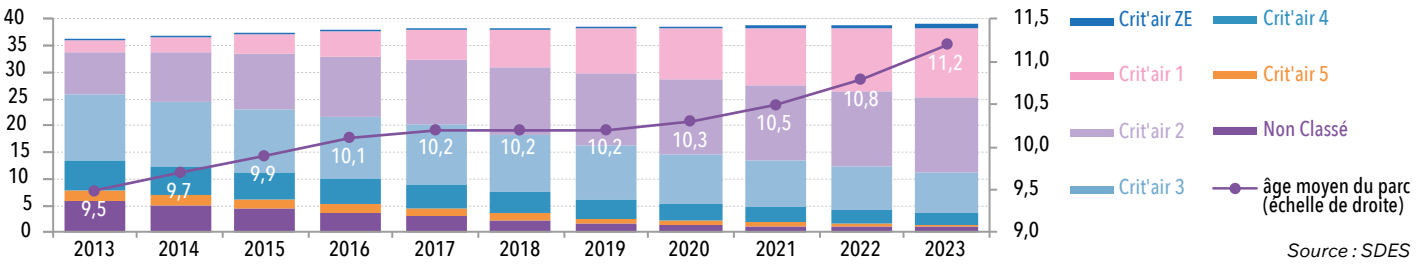
C'est ainsi que fin 2023, au sein de la circulation générale :

- **moins de 35 % des voitures correspondent à des vignettes Crit'air ZE ou 1.**
- **la part des véhicules anciens éligibles aux vignettes Crit'air 3,4, 5 ou Non classées représente donc encore près de 29 % du parc de véhicules et si l'on rajoute les véhicules diesel récents (Crit'air 2) on arrive à 65 % du parc.**

Jusqu'ici, l'âge moyen de retrait de la circulation était de l'ordre de 13 ans. Entre 2010 et 2023, le parc des anciens véhicules a diminué en moyenne de moins de 1,4 million d'unités par an. Si le rythme de renouvellement se poursuit selon la moyenne observée entre 2010 et 2023, le parc ne comportera plus de véhicules classés 3, 4 ou 5 dans neuf ans.

L'âge moyen du parc fin 2023 est de 11,2 ans. Cet âge moyen a été multiplié par plus de 2 en 20 ans pour diverses raisons : progrès de la multi-motorisation (qui répartit le kilométrage des ménages sur plusieurs véhicules), augmentation de la proportion de voitures diesel réputées plus durables, contrôle technique qui contribue à améliorer l'entretien…

RÉPARTITION ET ÂGE MOYEN DU PARC VP EN CIRCULATION AU 31 DÉCEMBRE SELON LA VIGNETTE CRIT'AIR (MILLIONS DE VÉHICULES)



Source : SDES

LA PRIME À LA CONVERSION ET LE BONUS ÉCOLOGIQUE

En 2018, afin d'accélérer la sortie du parc des vieux véhicules les plus polluants, le gouvernement a revu en profondeur le dispositif mis en place en 2015 et a décidé d'attribuer une « prime à la conversion » lors de l'achat ou de la location d'une voiture particulière, d'une camionnette, d'un 2 ou 3 roues ou d'un quadricycle électrique si, dans le même temps, on mettait à la casse un ancien véhicule diesel ou essence. À cette prime peut s'ajouter le bonus écologique accordé pour l'acquisition d'un véhicule électrique. L'objectif de ces deux dispositifs est complémentaire pour « verdir le parc », la prime à la conversion devant faire sortir du parc les véhicules les plus polluants et le bonus écologique devant accélérer l'introduction dans le parc de véhicules très peu polluants. Vu le succès que ces primes ont rencontré depuis 2018, les budgets accordés pour ces deux actions dans les différentes lois de finance ont été très importants : ainsi, entre 2018 et 2022, les aides accordées pour le bonus écologique s'élèvent à 3,35 Mrd€ et les primes à la conversion, quant à elles, atteignent près de 2,4 Mrd€. Pour 2023, le projet de loi de finance prévoit près de 1,3 Mrd€ pour ces deux actions.

Parc français de véhicules utilitaires

On distingue en France et en Europe deux grandes catégories de véhicules utilitaires (VU).

- les véhicules utilitaires légers (VUL) ou camionnettes, de poids total autorisé en charge (PTAC) inférieur ou égal à 3,5 tonnes, qui sont utilisés pour 62 % par des professionnels et 38 % par des particuliers (source : enquête quinquennale du SOeS, année 2010), et qui peuvent être conduits par les titulaires du permis B ;
- les véhicules industriels (VI) ou poids lourds (PL) de PTAC supérieur à 3,5 tonnes, qui appartiennent tous à des professionnels, transporteurs pour le compte d'autrui ou autres industriels et entrepreneurs pour leur compte propre ; on trouve aussi dans cette catégorie les convois articulés (tracteurs plus remorques ou semi-remorques) dont la masse est exprimée en poids total roulant autorisé (PTRA).

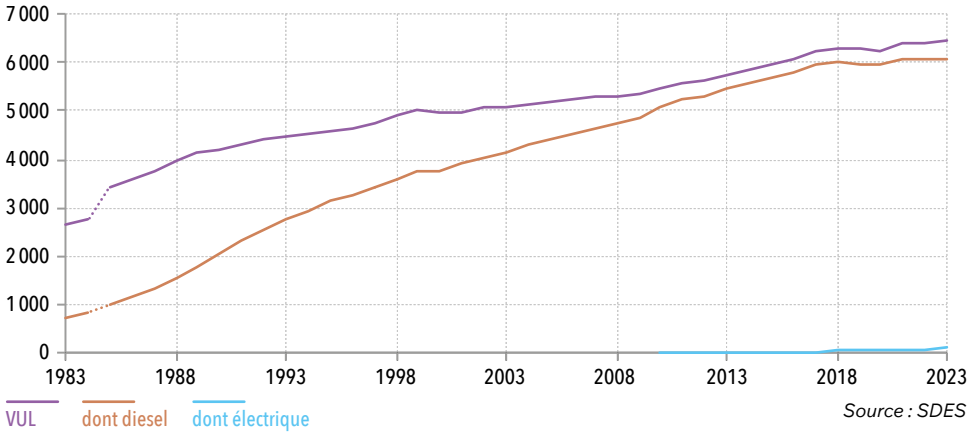
Conformément à la directive 70/156/CEE, les VUL appartiennent à la catégorie N1 (3,5 tonnes au maximum), les VI aux catégories N2 (12 tonnes au maximum) et N3 (plus de 12 tonnes). En France, les VI ont pratiquement tous un PTAC de 5 tonnes et plus ; la catégorie 3,5t-5t est très peu représentée (moins de 0,3 % du parc de VU).

PARC DE VÉHICULES UTILITAIRES EN FRANCE MÉTROPOLITAINE AU 31 DÉCEMBRE (MILLIERS)

	2013	2014	2015	2016	2017	2018	2019	2020	2021	2022	2023
VÉHICULES UTILITAIRES LÉGERS	**5739**	**5851**	**5949**	**6079**	**6230**	**6306**	**6269**	**6261**	**6387**	**6428**	**6482**
DONT DIESEL	5441	5562	5668	5804	5955	6027	5988	5974	6068	6071	**6051**
DONT ÉLECTRIQUE	12	16	20	24	29	36	41	49	59	74	**101**
POURCENTAGE DE DIESEL	95 %	95 %	95 %	95 %	96 %	96 %	96 %	95 %	95 %	94 %	**93 %**
VÉHICULES INDUSTRIELS	**586**	**583**	**583**	**588**	**598**	**606**	**612**	**609**	**617**	**622**	**625**
VÉHICULES UTILITAIRES (TOTAL)	**6325**	**6434**	**6531**	**6666**	**6828**	**6912**	**6881**	**6869**	**7004**	**7050**	**7107**
REMORQUES ET SEMI-REMORQUES	381	383	383	385	390	395	399	403	407	411	**415**
BUS ET CARS	87	87	87	88	90	91	92	93	95	94	**94**

Source : SDES

VÉHICULES UTILITAIRES LÉGERS : PARC AU 31 DÉCEMBRE (MILLIERS)

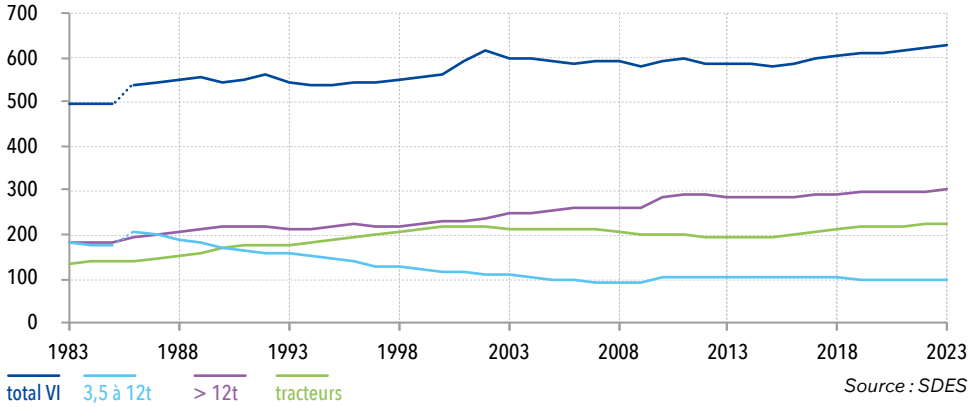


Source : SDES

Le parc français de VUL s'établit fin 2023 à 6,65 millions de véhicules dont 1,6 % de véhicules électriques.

Le parc français de véhicules industriels et tracteurs s'établit, fin 2023, à 1 million de véhicules.

VÉHICULES INDUSTRIELS (POIDS LOURDS) : PARC AU 31 DÉCEMBRE (SELON LES POIDS TOTAUX AUTORISÉS EN CHARGE) (MILLIERS)



Source : SDES

Les parcs de VU étaient mal connus par le passé, ce qui a donné lieu à des réévaluations (qui expliquent les quelques discontinuités dans les courbes) ; depuis 1985, les chiffres sont plus fiables.
Le parc de VUL évolue sensiblement au même rythme que celui des voitures particulières.
Le parc total de VI est pratiquement stationnaire depuis trente-cinq ans. Sa structure (répartition entre tracteurs routiers et camions et entre les différents PTAC) est stable depuis quelques années.

Parc européen de voitures particulières

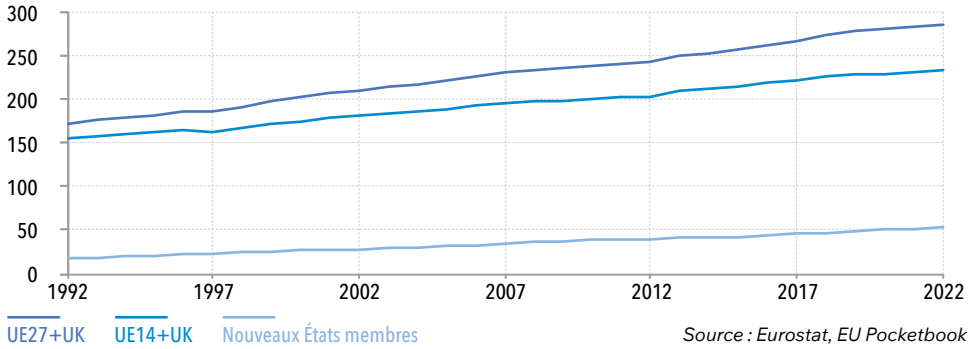
UNION EUROPÉENNE + UK : PARC DE VOITURES PARTICULIÈRES (MILLIONS)

	2012	2013	2014	2015	2016	2017	2018	2019	2020	2021	2022
UNION EUROPÉENNE (UE 14) + UK	204	209	211	214	219	221	226	229	230	232	**233**
NOUVEAUX ÉTATS MEMBRES (13)	40	41	41	43	44	46	47	49	50	51	**52**
UNION EUROPÉENNE (UE 27) + UK	244	250	252	257	263	267	273	278	280	283	**286**

Source : Eurostat, EU pocketbook

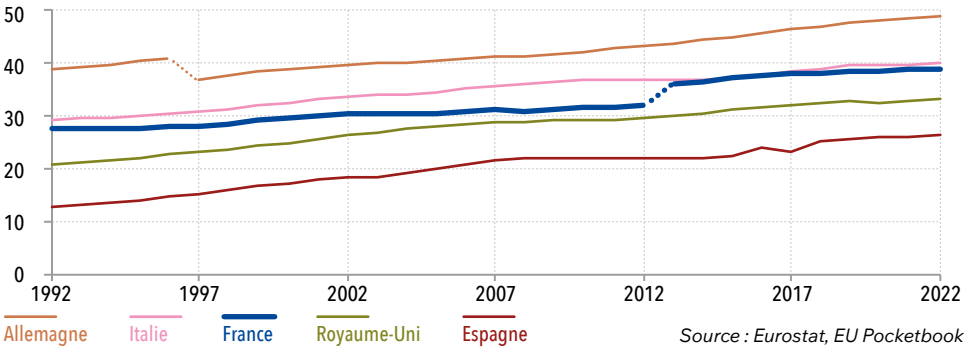
Fin 2022, le parc européen de véhicules particuliers s'établit à 286 millions de véhicules.

UNION EUROPÉENNE + UK : PARC DE VOITURES (MILLIONS)



Source : Eurostat, EU Pocketbook

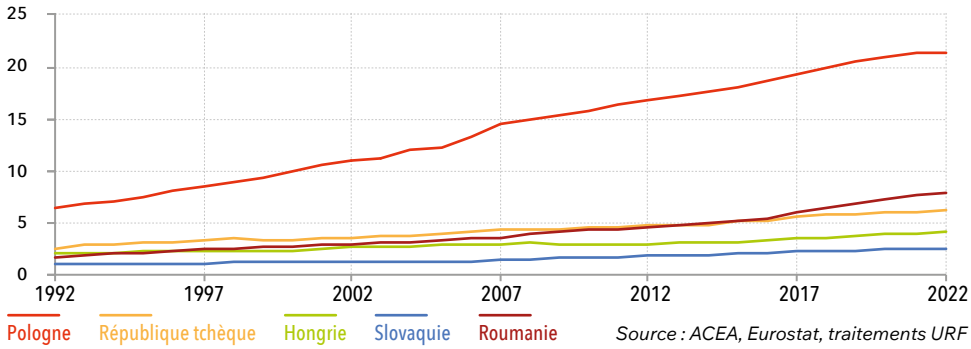
UNION EUROPÉENNE : PARC DE VOITURES DANS 4 ÉTATS DE L'UE14 + UK (MILLIONS)



Source : Eurostat, EU Pocketbook

Parmi les Nouveaux États Membres de l'UE27, c'est la Pologne qui dispose du parc de VP le plus important.

UNION EUROPÉENNE : PARC DE VOITURES DANS 5 NOUVEAUX ÉTATS MEMBRES (MILLIONS)



Source : ACEA, Eurostat, traitements URF

Les parcs sont tous en croissance régulière jusqu'en 2008, avec un ralentissement pour certains à partir de cette date. Cette croissance est diversifiée selon les pays :

- pour la plupart des États les plus motorisés, 1% à 2% par an jusqu'en 2008, croissance qui se rapproche du simple marché de renouvellement compte tenu de la croissance de la population ; sur la même période, entre 3% et 4% de croissance par an pour la plupart des nouveaux États membres ;
- à partir de 2008, ralentissement net pour certains pays de l'UE14, avec une croissance moyenne de 1,2% et poursuite d'une croissance de l'ordre de 3,3% pour les NEM.

Globalement, la croissance du parc de voitures de l'UE est actuellement de l'ordre de 1,5% par an et ce taux de croissance annuel diminue au fil des années (puisque le flux annuel, pratiquement constant, se rapporte à un stock en augmentation).

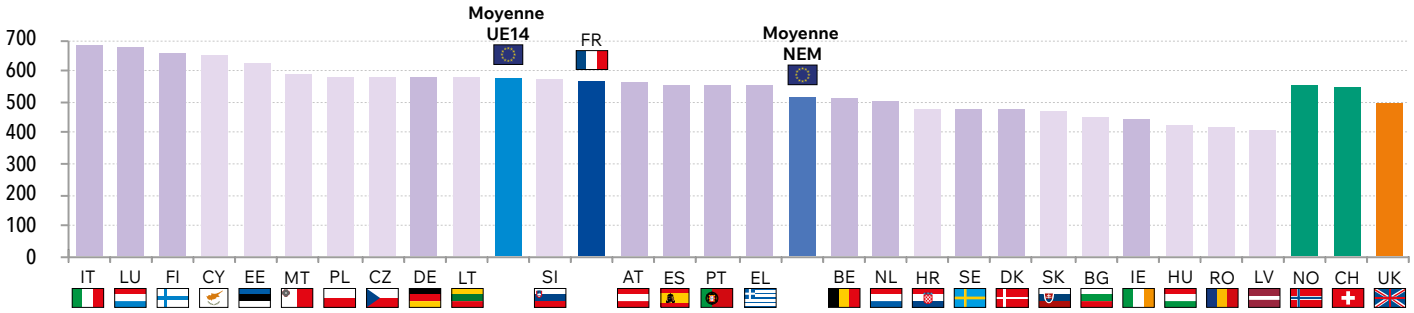
Parc européens de voitures particulières et autres véhicules

UNION EUROPÉENNE : VOITURES PARTICULIÈRES ET AUTRES VÉHICULES EN 2022

			POPULATION (MILLIONS)	VOITURES PARTICULIÈRES (MILLIONS)	VOITURES PARTICULIÈRES POUR 1 000 HABITANTS	VÉHICULES COMMERCIAUX ET BUS (MILLIONS)	TOUS VÉHICULES (MILLIONS)	TOUS VÉHICULES POUR 1 000 HABITANTS
UE14	BE	BELGIQUE	11,7	6,0	**507**	1,0	7,0	**595**
NEM	BG	BULGARIE	6,4	2,9	**449**	0,5	3,4	**525**
NEM	CZ	RÉP. TCHÈQUE	10,8	6,3	**582**	0,8	7,1	**654**
UE14	DK	DANEMARK	5,9	2,8	**472**	0,4	3,2	**543**
UE14	DE	ALLEMAGNE	84,4	48,8	**578**	4,0	52,7	**625**
NEM	EE	ESTONIE	1,4	0,8	**622**	0,1	1,0	**731**
UE14	IE	IRLANDE	5,3	2,3	**443**	0,4	2,7	**519**
UE14	EL	GRÈCE	10,4	5,7	**550**	1,4	7,2	**687**
UE14	ES	ESPAGNE	48,1	26,6	**553**	4,1	30,7	**639**
UE14	FR	FRANCE	68,2	38,9	**570**	5,6	44,4	**652**
NEM	HR	CROATIE	3,9	1,8	**478**	0,2	2,1	**538**
UE14	IT	ITALIE	59,0	40,2	**682**	4,7	44,9	**761**
NEM	CY	CHYPRE	0,9	0,6	**653**	0,1	0,7	**787**
NEM	LV	LETTONIE	1,9	0,8	**409**	0,1	0,9	**463**
NEM	LT	LITUANIE	2,9	1,7	**578**	0,2	1,8	**634**
UE14	LU	LUXEMBOURG	0,7	0,4	**673**	0,1	0,5	**756**
NEM	HU	HONGRIE	9,6	4,1	**426**	0,7	4,8	**496**
NEM	MT	MALTE	0,5	0,3	**585**	0,1	0,4	**689**
UE14	NL	PAYS-BAS	17,8	8,9	**501**	1,1	10,1	**565**
UE14	AT	AUTRICHE	9,1	5,2	**566**	0,6	5,7	**630**
NEM	PL	POLOGNE	36,8	21,5	**584**	4,3	25,8	**702**
UE14	PT	PORTUGAL	10,5	5,8	**552**	1,4	7,2	**688**
NEM	RO	ROUMANIE	19,1	7,9	**413**	1,3	9,1	**480**
NEM	SI	SLOVÉNIE	2,1	1,2	**571**	0,1	1,3	**632**
NEM	SK	SLOVAQUIE	5,4	2,6	**471**	0,3	2,9	**534**
UE14	FI	FINLANDE	5,6	3,7	**660**	0,7	4,4	**789**
UE14	SE	SUÈDE	10,5	5,0	**473**	0,7	5,7	**541**
		MOYENNE UE 14			**577**			**652**
		MOYENNE NEM			**516**			**603**
	NO	NORVÈGE	5	3	**550**	1	4	**661**
	CH	SUISSE	9	5	**546**	1	5	**612**
	UK	ROYAUME-UNI	68	33	**491**	5	38	**569**
		TOTAUX UE14	347,1	200,2	**577**	26,3	226,5	**652**
		TOTAUX NEM	101,6	52,4	**516**	8,9	61,3	**603**
		TOTAUX UE27	448,8	252,6	**563**	35,1	287,7	**641**

Source : Eurostat, EU Pocket book

UNION EUROPÉENNE : NOMBRE DE VOITURES PARTICULIÈRES POUR 1000 HABITANTS EN 2022



Source : Eurostat, EU Pocket book

L'Union européenne à 27 comptait, en 2022, 253 millions de voitures particulières soit un taux de motorisation de 563 voitures pour 1000 habitants. Les États de l'UE 14 sont en général les mieux équipés (577 voitures pour 1000 habitants en moyenne), mais certains nouveaux États membres s'intercalent dans la hiérarchie.

Les parcs de voitures sont à peu près correctement connus, malgré quelques imperfections statistiques (les mises au rebut ne sont pas toujours correctement répertoriées).
Par contre, les chiffres des parcs de véhicules utilitaires sont plus sujets à caution, comme le montrent des disparités peu vraisemblables d'un État à l'autre.

Contrôle technique des voitures particulières et des véhicules utilitaires légers

VISITES TECHNIQUES PÉRIODIQUES ET CONTRE-VISITES (MILLIONS)

	2013	2014	2015	2016	2017	2018	2019	2020	2021	2022	2023
VP VISITES TECHNIQUES PÉRIODIQUES	16,2	16,8	17,2	17,4	17,8	17,7	17,3	17,6	18,2	18,4	**19,5**
VP CONTRE-VISITES	2,5	2,6	2,5	2,5	2,6	2,7	2,8	2,8	2,7	2,6	**2,7**
VP TAUX DE NON-CONFORMITÉ	19,1 %	18,4 %	17,7 %	17,6 %	18,6 %	19,4 %	21,2 %	20,8 %	19,5 %	19,0 %	**19,0 %**
VUL VISITES TECHNIQUES PÉRIODIQUES	2,5	2,6	2,6	2,7	2,7	2,8	2,5	2,6	2,5	2,6	**2,7**
VUL CONTRE-VISITES	0,4	0,4	0,4	0,4	0,4	0,5	0,4	0,4	0,4	0,4	**0,4**
VUL TAUX DE NON-CONFORMITÉ	23,4 %	22,2 %	21,3 %	20,8 %	21,3 %	22,2 %	25,4 %	24,6 %	23,4 %	22,8 %	**22,9 %**
NOMBRE DE CENTRES AGRÉÉS (MILLIERS)	6,1	6,2	6,3	6,3	6,3	6,4	6,4	6,5	6,6	6,7	**6,7**

Sources : UTAC/OTC

Le contrôle technique obligatoire des véhicules légers constitue une source d'information fondamentale, non seulement pour apprécier l'état qualitatif du parc français, mais aussi son évolution quantitative, notamment depuis la disparition de la « vignette ». Il a été institué par un arrêté ministériel du 18 juin 1991 (modifié à plusieurs reprises, jusqu'au 21/12/2017), qui a pris effet au 1er janvier 1992. Il s'applique aux voitures particulières (VP), et aux véhicules utilitaires légers (VUL) d'un poids total en charge autorisé inférieur ou égal à 3,5 t.
Les visites doivent avoir lieu moins de 4 ans après la date de mise en circulation, puis tous les 2 ans (ou obligatoirement en cas de vente) ; en cas de défauts nécessitant des réparations, une contre-visite est imposée dans les 2 mois. Les réparations obligatoires, initialement limitées au freinage, ont été étendues progressivement aux autres domaines.

Depuis 1998 en Île-de-France (arrêté du 6 mai 1997) et 1999 en France entière (décret du 17 août 1998) les VUL sont soumis tous les ans à une visite complémentaire portant sur les émissions polluantes (notamment CO pour les VUL à essence et opacité pour les VUL diesel).

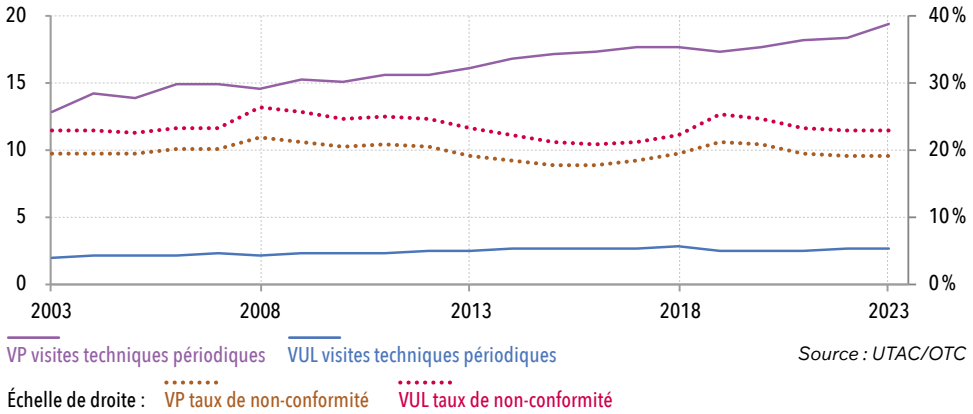
La réglementation française est conforme à la directive européenne 2014/45/UE du 3 avril 2014. Depuis le 20 mai 2018, un nouveau contrôle technique automobile est entré en vigueur en France : la liste des points de contrôle est passée de 140 à 149 et celui du nombre des défaillances de 459 à 652, avec des défaillances majeures et des défaillances critiques.

Environ 25,3 millions de visites techniques périodiques et contre-visites ont été effectuées en 2023 sur l'ensemble des véhicules. Le nombre de visites périodiques des VP (19,5 millions) converge progressivement vers la moitié du parc, compte tenu de la périodicité de deux ans.

Les taux moyens de non-conformité sont d'environ 19 % pour les VP et 23 % pour les VUL.

Les centres de contrôle technique agréés étaient fin 2023 au nombre de 6 710.

VP ET VUL : VISITES PÉRIODIQUES (MILLIONS) **; TAUX DE NON-CONFORMITÉ** (%)



Source : UTAC/OTC

Nouveau contrôle technique depuis le 20 mai 2018.

En 2023, plus de 25 millions de visites techniques ont été effectuées sur l'ensemble des véhicules, avec 19 % de non-conformités pour les VP et 23 % pour les VUL.

Contrôle technique véhicules industriels

Les véhicules industriels (camions de plus de 3,5 tonnes de PTAC et tracteurs routiers) ainsi que les remorques et semi-remorques sont assujettis à un contrôle technique tous les ans.
Les véhicules de transport en commun (TCP) sont assujettis à un contrôle technique tous les six mois.
Autrefois réalisés par les DRIRE, ces contrôles le sont depuis 2005 par des centres privés agréés (actuellement au nombre de 400). En 2023, ont été réalisées 1,16 millions de visites périodiques et près de 96 000 contre-visites. Le taux de contre-visite est de 10,94 %, en hausse par rapport à celui du 31 décembre 2022, mais encore nettement inférieur à celui des véhicules légers.
En outre, des contrôles techniques inopinés sont effectués sur la voie publique par les forces de l'ordre, sur les véhicules industriels et sur les véhicules de transport en commun, (y compris les véhicules étrangers).

À retenir

La consommation de carburant est quasiment constante depuis 3 ans.

La consommation d'énergie finale a été en baisse de :

-13%

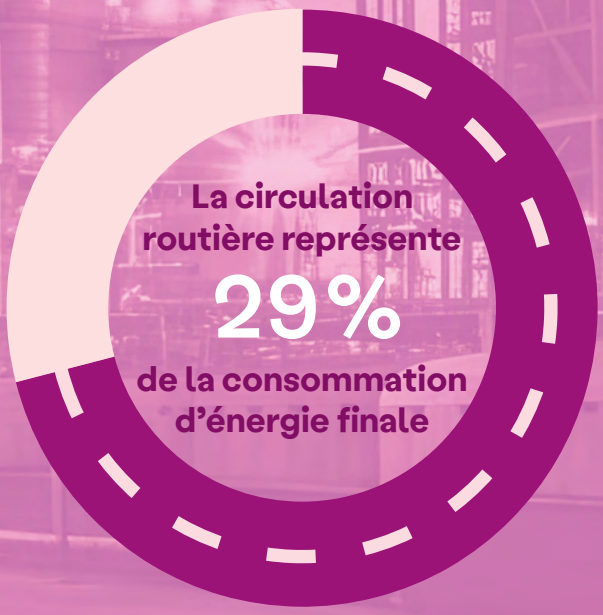
sur 10 ans (2013-2022)

Elle s'est ensuite stabilisée depuis 2022

L'énergie dans les transports représente

28 %

de la consommation totale d'énergie en Europe



Carburant et énergie

71,1%
du carburant routier consommé est du
Diesel

Âge moyen du parc automobile : 11,2 ans

70%
du carburant routier consommé est du
Diesel

Âge moyen du parc automobile : 12,5 ans

Carburants en France 98

Carburants en Union Européenne 102

Biocarburants en France 103

Biocarburants en Union Européenne 104

Consommation d'énergie 106

RETOUR SOMMAIRE GÉNÉRAL

Carburants

SUPERCARBURANT SANS PLOMB 95 : ÉVOLUTION DES PRIX EN MOYENNE ANNUELLE
(EUROS COURANTS PAR LITRE ET POURCENTAGES DE TAXES DANS LE PRIX À LA POMPE)

Source : CPDP

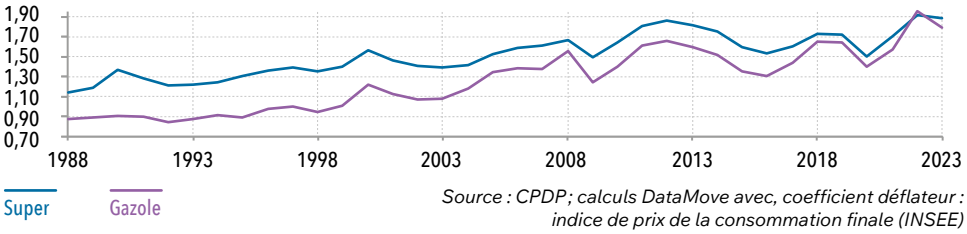
GAZOLE : ÉVOLUTION DES PRIX EN MOYENNE ANNUELLE
(EUROS COURANTS PAR LITRE ET POURCENTAGES DE TAXES DANS LE PRIX À LA POMPE)

Source : CPDP

La « taxe intérieure de consommation sur les produits énergétiques » (TICPE) est l'ancienne TIPP.
Les prix et les pourcentages de taxes retracés sur les graphiques sont des moyennes annuelles.
Les prix des carburants en euros constants (prix déflatés de l'indice des prix de la consommation) n'ont pratiquement pas cessé de croître pendant plus de 10 ans pour atteindre des niveaux record en 2012 ; entre cette date et 2016, on a constaté une baisse du prix des carburants. De 2016 à 2018, on a,à nouveau, observé une augmentation du prix des carburants. Après une baisse des prix moyens en 2020, du fait du fort recul du prix du pétrole brut, les prix moyens ont à nouveau recommencé à croître pour atteindre en 2022 un niveau inégalé jusque-là ; en 2023, la situation s'est légèrement améliorée pour le gazole

La TICPE est fixée par produit pour une période donnée ; la TVA de 20 % s'applique à la fois sur le prix hors taxes et sur la TICPE (taxe sur la taxe). Le pourcentage de taxes dans le prix à la pompe varie donc à peu près en raison inverse du prix hors taxes, donc du prix du pétrole brut.

CARBURANTS : PRIX À LA POMPE EN MONNAIE CONSTANTE, MOYENNES ANNUELLES
(EUROS PAR LITRE)



Source : CPDP ; calculs DataMove avec, coefficient déflateur : indice de prix de la consommation finale (INSEE)

En 2023, le prix à la pompe des carburants vaut plus de deux fois le prix hors taxes.

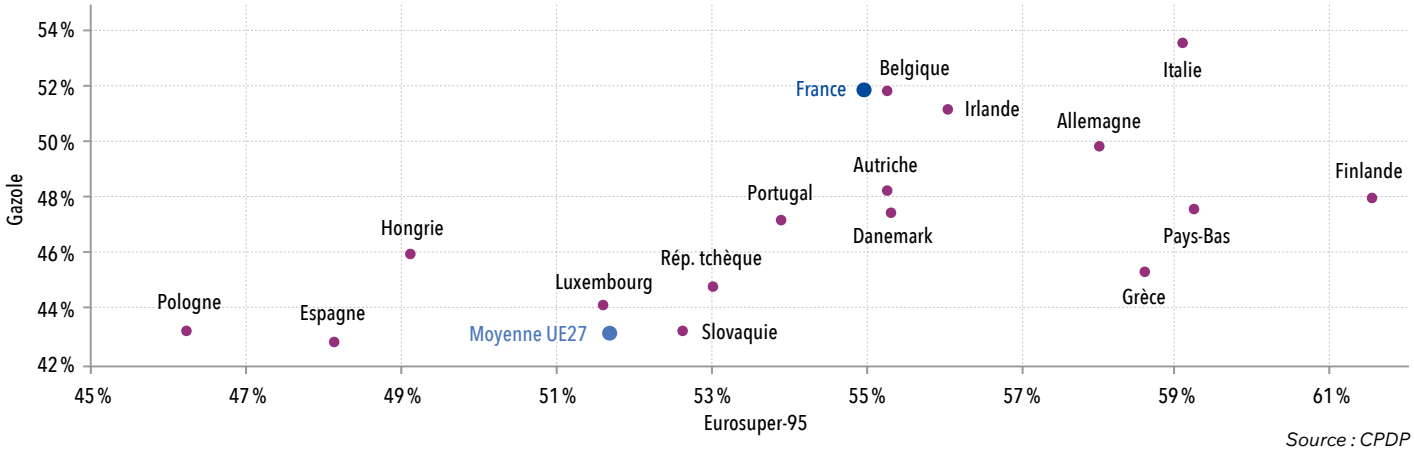
CONSOMMATION MOYENNE DES VÉHICULES EN FRANCE (LITRES / 100 KM)

		2013	2014	2015	2016	2017	2018	2019	2020	2021	2022	2023
VOITURES PARTICULIÈRES	ESSENCE	7,4	7,3	7,3	7,1	7,1	7,0	6,9	6,8	6,8	6,8	**6,7**
	GAZOLE	6,2	6,2	6,1	6,0	6,0	5,9	6,0	5,9	5,9	5,9	**5,9**
VÉHICULES UTILITAIRES LÉGERS	ESSENCE	7,9	7,8	7,8	7,7	7,7	7,6	7,6	7,5	7,5	7,5	**7,5**
	GAZOLE	7,9	7,9	8,0	7,9	7,9	7,8	7,8	7,8	7,8	7,8	**7,7**
VÉHICULES INDUSTRIELS	GAZOLE	34,8	34,6	34,5	33,9	34,1	33,7	33,3	33,0	32,9	32,6	**32,1**
BUS ET CARS	GAZOLE	32,5	32,1	31,8	31,2	31,4	31,1	30,7	30,4	30,4	30,2	**29,7**

Source : SDES

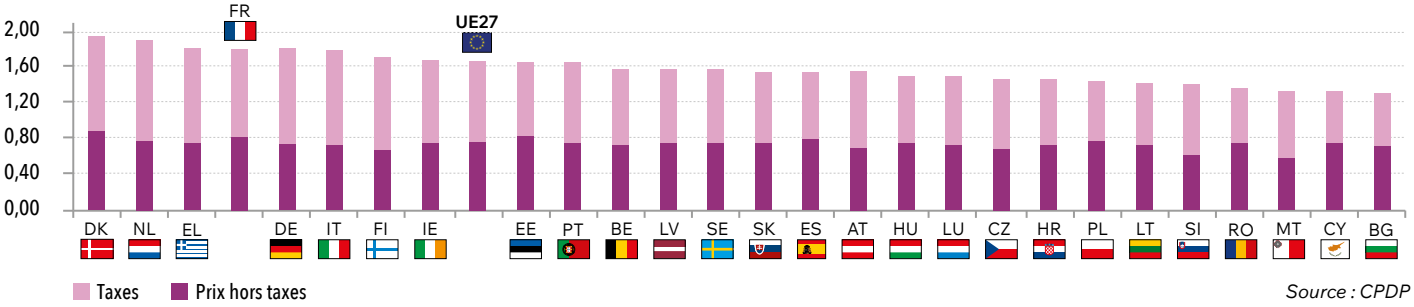
Carburants

CARBURANTS EN UNION EUROPÉENNE : POURCENTAGES DE TAXES DANS LES PRIX À LA POMPE (SITUATION EN JANVIER 2024)



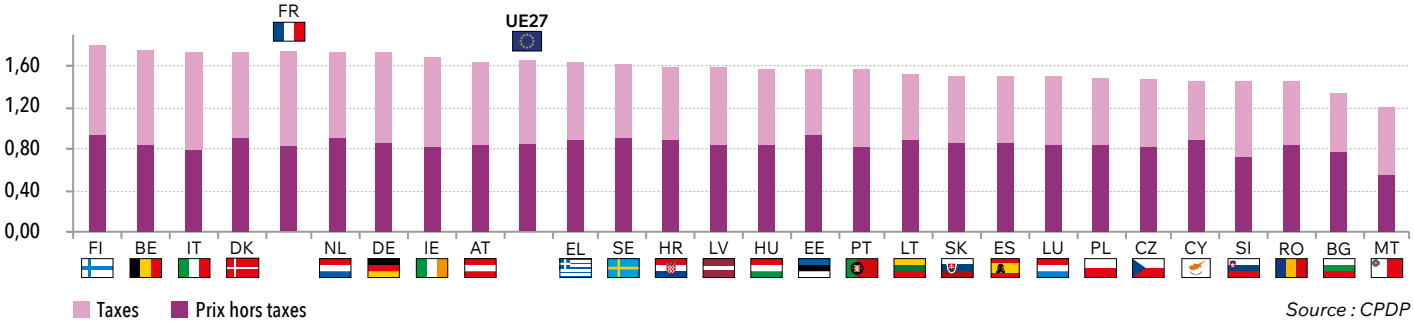
Source : CPDP

EUROSUPER-95 : PRIX ET TAXES
(SITUATION EN JANVIER 2024) (EUROS PAR LITRE)



Source : CPDP

GAZOLE : PRIX ET TAXES
(SITUATION EN JANVIER 2024) (EUROS PAR LITRE)



Source : CPDP

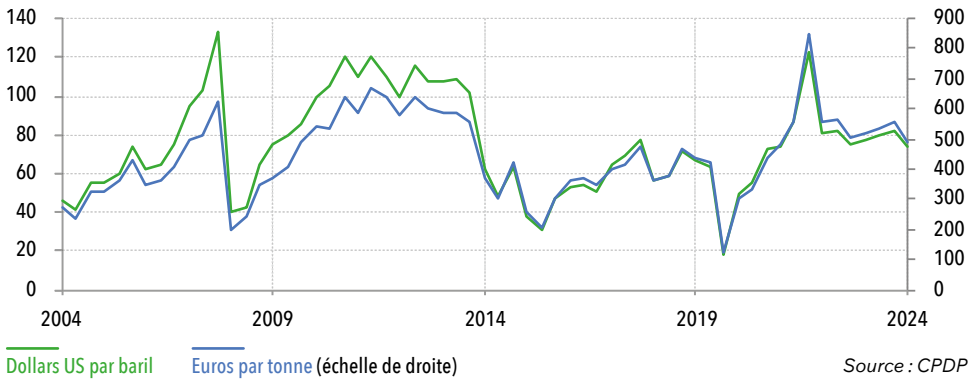
En France, le prix du super 95 et surtout le prix du gazole sont très supérieurs à la moyenne européenne, malgré des prix hors taxes parmi les plus bas. Certains des pays frontaliers de la France, et en particulier le Luxembourg, bénéficient de prix de carburants nettement inférieurs, ce qui entraîne des distorsions d'achats aux frontières, notamment de la part des transporteurs routiers étrangers.

Les taxes considérées dans ces graphiques englobent à la fois la taxe intérieure de consommation sur les produits énergétiques (TICPE en France) et la TVA qui est différente selon les pays.

Carburants : pétrole brut

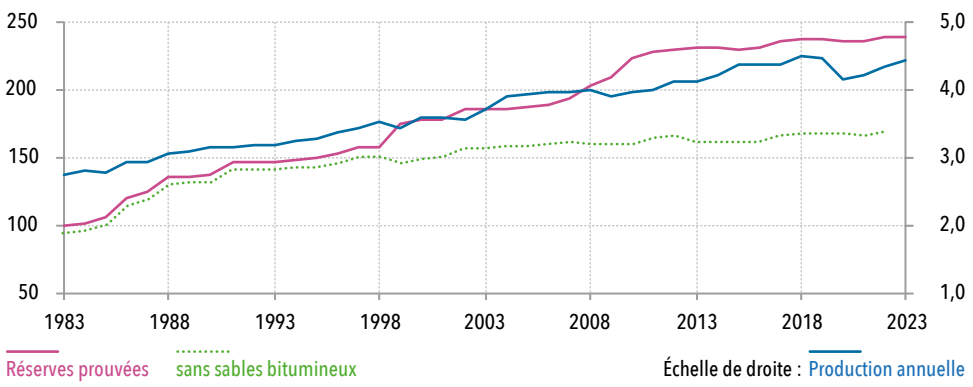
Entre 2002 et début 2008, le prix du pétrole brut (Brent) était passé de 20 à plus de 100 US$ par baril (il y avait eu auparavant trois pointes à plus de 30 US$ au moment de la guerre Iran-Iraq en 1980, de la guerre dite "du Golfe" en 1990, ainsi qu'en 2000). L'année 2004 avait déjà connu une forte hausse du coût du pétrole brut, atténuée en Europe par la dépréciation du dollar par rapport à l'euro. Le prix est monté jusqu'à 140 US$ à l'été 2008, redescendu à 40 US$ fin 2008, puis remonté jusqu'à 120 US$ début 2012. Début 2016, il est redescendu à environ 31 US$. Après une nouvelle remontée pour atteindre 77US$ en 2018, il a beaucoup chuté en 2020 pour descendre à 18US$ en avril. Il est ensuite remonté régulièrement pour atteindre en juin 2022 près de 123US$ et son cours le plus haut en euros à 851€/t. Il est redescendu au cours du second semestre 2022. Depuis janvier 2022, le prix du pétrole est stable autour de 80$ le baril, soit 540€/t.

PRIX DU PÉTROLE BRUT BRENT (DOLLARS US PAR BARIL ET EUROS PAR TONNE)



Source : CPDP

PÉTROLE BRUT : RÉSERVES PROUVÉES ET PRODUCTION ANNUELLE (MILLIARDS DE TONNES)



Source : BP Statistical review world energy - CPDP

Les réserves prouvées de pétrole brut sont évaluées à plus de 50 ans de production.

Ce second graphique fournit des indications sur les évolutions respectives des « réserves prouvées »* et de la production annuelle pour le monde entier.
L'échelle choisie ici pour les réserves correspond à 50 fois celle de la production. On voit que, depuis la forte réévaluation des réserves opérée par l'OPEP en 1987 et jusqu'en 1999, les réserves étaient restées évaluées à plus de 40 ans de production.
À partir de 1999, le Canada a pris en compte dans ses réserves les sables et schistes bitumineux, ce qui a augmenté les réserves prouvées d'environ 22 milliards de tonnes. Les réserves du bassin de l'Orénoque au Venezuela ont par ailleurs été réévaluées à 36 milliards de tonnes. Les réserves prouvées sont maintenant évaluées à plus de 50 ans de production.
Jusqu'en 2019, la production annuelle croissait légèrement et continument d'environ 1,2% par an ; avec la crise sanitaire, la production mondiale avait chuté de 7% en 2020. En 2023, la production annuelle mondiale est remontée au niveau de celle de 2017.

** Les « réserves prouvées » peuvent être définies sommairement comme celles dont l'exploitation est, soit en cours, soit d'ores et déjà décidée et programmée sur la base d'un jeu d'hypothèses économiques à long terme ; cette notion est donc à la fois technique et économique. Les réserves prouvées ont tendance à augmenter avec le cours du pétrole brut, puisque certains gisements deviennent exploitables aux nouvelles conditions économiques : c'est le cas du bassin de l'Orénoque.*

Carburants en France

VENTES ANNUELLES DE CARBURANTS ROUTIERS SUR LE MARCHÉ INTÉRIEUR FRANÇAIS (MILLIONS DE M³)

	2013	2014	2015	2016	2017	2018	2019	2020	2021	2022	2023
SUPER SANS PLOMB 95 ET 98	9,4	9,4	9,5	9,8	10,1	10,5	11,3	9,8	11,8	13,1	**13,7**
DONT SP95E10	2,7	3,0	3,1	3,5	3,9	4,5	5,4	4,7	6,1	7,3	**8,0**
GAZOLE	40,4	40,7	41,2	41,1	41,1	39,8	38,8	32,8	36,4	36,2	**34,3**
GAZ DE PÉTROLE LIQUÉFIÉ (GPLc)	0,18	0,16	0,15	0,13	0,12	0,10	0,09	0,06	0,09	0,15	**0,18**
TOUS CARBURANTS	**50,0**	**50,2**	**50,8**	**51,0**	**51,3**	**50,4**	**50,2**	**42,6**	**48,3**	**49,4**	**48,2**

Source : CPDP

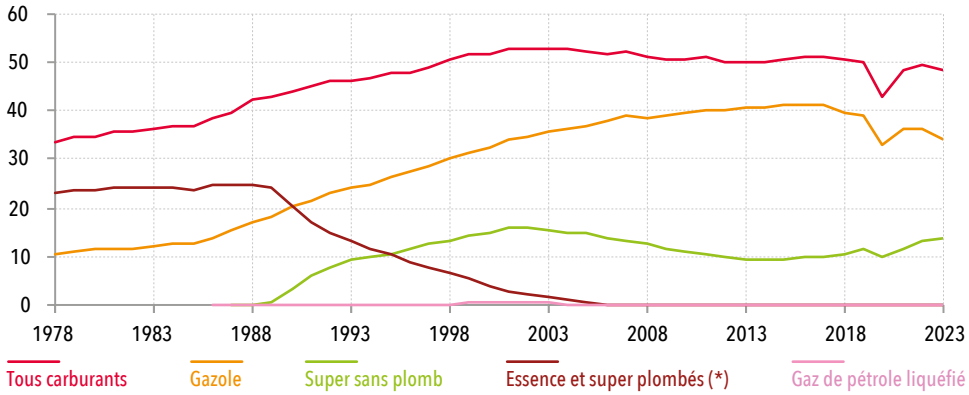
Parmi les carburants autres que les essences et le gazole, seul le GPLc (gaz de pétrole liquéfié carburant) figure dans le tableau ci-dessus (le parc français de véhicules au GPLc (VP-VU-PL) était, en 2023, d'environ 291 000 unités). Les autres carburants (dont le GNV) sont réservés à des « flottes » spécialisées et représentent une consommation très faible. En 2023, le gazole représente 71,1 % du volume des carburants consommés.

Depuis 2009, la consommation totale de carburants routiers était quasi constante avec une légère tendance à la baisse depuis 2017, principalement liée à la baisse de consommation de gazole. Avec les restrictions de circulation liées à la crise sanitaire, on a observé en 2020 une baisse de la consommation de carburant de plus de 15 %. En 2021, la consommation est remontée, et est restée quasi constante depuis, mais pas encore au niveau de celle de 2019 (-4 %).

Nota : les totaux des deux tableaux ne sont pas exactement concordants, en raison de différentes corrections : achats aux frontières, ajustements, etc. Mais chaque série est homogène.

En 2023, le diesel reste le carburant le plus vendu en France.

VENTES ANNUELLES DE CARBURANTS ROUTIERS (MILLIONS DE M³)



** ARS depuis 2000*

Source : CPDP

CONSOMMATIONS DE CARBURANTS ROUTIERS PAR CATÉGORIES DE VÉHICULES (HORS GPLC) (MILLIONS DE M³)

	2013	2014	2015	2016	2017	2018	2019	2020	2021	2022	2023
VOITURES PARTICULIÈRES	29,2	29,2	29,5	29,3	29,6	29,2	29,5	23,7	25,7	28,0	**27,3**
DONT SUPERCARBURANTS	8,5	8,3	8,5	8,5	9,0	9,4	10,2	8,4	9,8	11,4	**11,6**
DONT GAZOLE	20,7	20,9	21,0	20,8	20,6	19,7	19,4	15,3	15,9	16,6	**15,6**
VÉHICULES UTILITAIRES LÉGERS	7,3	7,4	7,4	7,6	7,7	7,9	7,9	6,6	7,4	7,6	**7,4**
DONT SUPERCARBURANTS	0,1	0,1	0,1	0,1	0,1	0,1	0,1	0,1	0,1	0,2	**0,2**
DONT GAZOLE	7,2	7,2	7,3	7,5	7,6	7,8	7,8	6,5	7,3	7,5	**7,2**
POIDS LOURDS	11,5	11,6	11,7	11,7	12,2	12,2	12,2	11,1	11,9	11,9	**11,5**
AUTOCARS ET AUTOBUS	0,9	0,9	0,9	0,9	0,9	0,9	0,9	0,6	0,7	0,8	**0,8**
DEUX-ROUES	0,6	0,6	0,6	0,6	0,6	0,6	0,6	0,5	0,5	0,6	**0,5**
TOTAL SUPERCARBURANTS	**9,2**	**9,0**	**9,2**	**9,2**	**9,7**	**10,1**	**10,9**	**8,9**	**10,4**	**12,1**	**12,4**
TOTAL GAZOLE	**40,2**	**40,6**	**40,9**	**40,8**	**41,2**	**40,5**	**40,2**	**33,6**	**35,8**	**36,7**	**35,1**
TOTAL CARBURANTS HORS GPLC	**49,4**	**49,5**	**50,0**	**49,9**	**50,9**	**50,6**	**51,1**	**42,5**	**46,3**	**48,8**	**47,5**

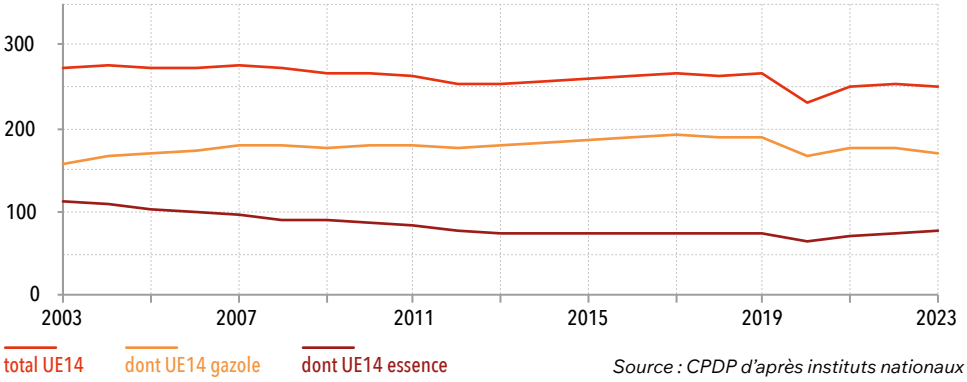
Source : CPDP et SDES

UNION EUROPÉENNE : CONSOMMATIONS DE CARBURANTS (MILLIONS DE M³)

		2013	2014	2015	2016	2017	2018	2019	2020	2021	2022	2023
UE14	ESSENCE	75	73	73	73	73	73	75	64	71	75	**79**
	GAZOLE	180	183	187	189	192	191	189	167	178	177	**172**
	TOUS CARBURANTS	**255**	**256**	**260**	**262**	**265**	**264**	**265**	**232**	**249**	**253**	**251**
NEM	ESSENCE	14	14	15	15	16	16	16	15	16	17	**18**
	GAZOLE	36	37	40	43	47	50	51	49	53	54	**54**
	TOUS CARBURANTS	**51**	**52**	**54**	**58**	**63**	**65**	**67**	**64**	**69**	**71**	**71**

Source : CPDP d'après instituts nationaux

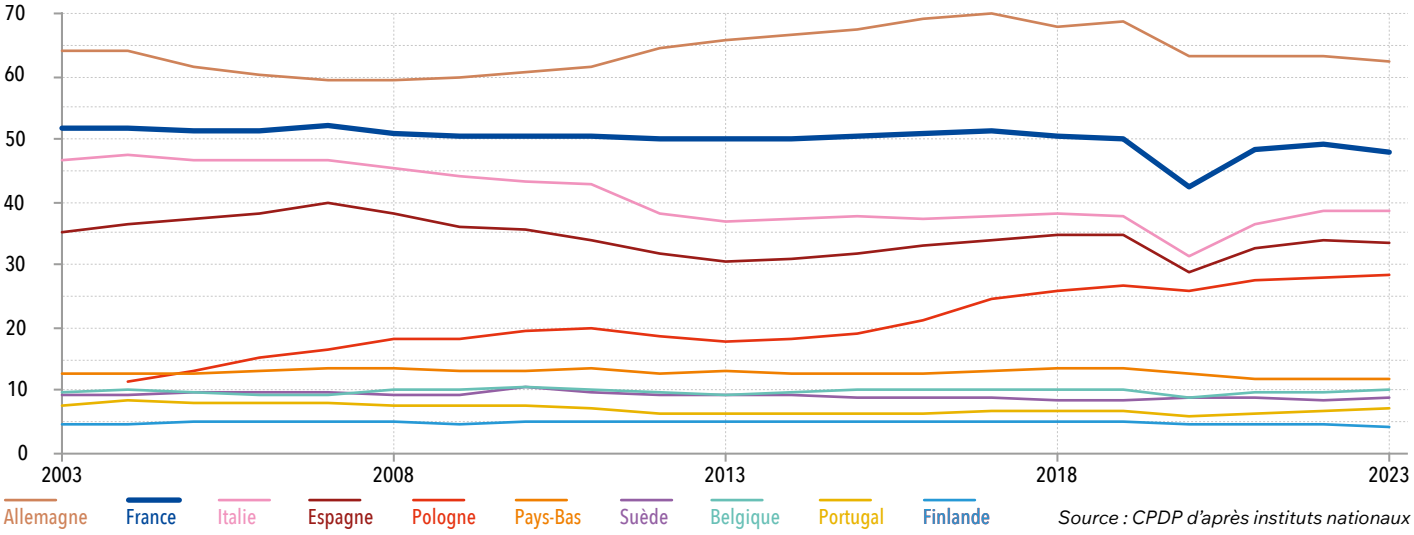
UNION EUROPÉENNE : CONSOMMATIONS DE CARBURANTS ROUTIERS DANS L'UE À 14
(MILLIONS DE M³)



Source : CPDP d'après instituts nationaux

Le diesel représente 70 % des carburants consommés en Europe.

UNION EUROPÉENNE : CONSOMMATIONS DE CARBURANTS ROUTIERS DANS QUELQUES ÉTATS (MILLIONS DE M³)



Source : CPDP d'après instituts nationaux

Les consommations de carburants (les chiffres correspondent en fait aux livraisons) peuvent être légèrement faussées à cause des achats aux frontières résultant des différences de prix. Mais les ordres de grandeur et les évolutions sont fiables.

Dans la plupart des États les plus motorisés (ceux de l'Union européenne à quatorze), les consommations avaient tendance depuis quelques années à se stabiliser. Avec la crise sanitaire de 2020, pratiquement tous les pays de l'Union européenne ont vu leur consommation de carburants routiers diminuer. En 2021, ces consommations sont remontées mais pas au niveau de 2019 ; depuis 2021, elles sont restées quasi constantes avec une baisse moyenne par rapport à 2019 de 3 % pour toute l'Union européenne à vingt-sept, principalement due aux pays de l'Union européenne à quatorze.

Biocarburants en France

PRINCIPES ET CARACTÉRISTIQUES ÉNERGÉTIQUES

Les biocarburants sont des carburants produits à partir de matières organiques végétales ou animales, dits aussi « composés oxygénés » (alcools, esters), surtout d'origine agricole.
Les pourcentages d'incorporation dans les carburants traditionnels sont exprimés en pouvoir calorifique inférieur (PCI), c'est-à-dire en pouvoir énergétique. Pour obtenir les pourcentages en volume, il faut majorer ces chiffres puisque les PCI des biocarburants sont inférieurs à ceux des carburants d'origine fossile à volume égal. Ci-dessous les PCI relatifs des divers carburants et les coefficients à appliquer pour passer des pourcentages en PCI aux pourcentages en volume. La consommation de carburant, exprimée en volume (litres aux 100 km), est d'autant plus importante que les carburants comportent plus de biocarburants. Il s'agit donc de mélanges appauvris énergétiquement parlant.

POUVOIR CALORIFIQUE INFÉRIEUR (PCI) DES CARBURANTS TRADITIONNELS ET DES BIOCARBURANTS (BASE 1 POUR LES CARBURANTS TRADITIONNELS)

CARBURANT	ESSENCE	ETHANOL	ETBE	GAZOLE	EMAG	EAAG
CONTENU ÉNERG. PCI EN MJ/LITRE	32	21	27	36	33	33
MASSE VOLUMIQUE (KG / LITRE)	0,74	0,78	0,75	0,84	0,89	0,87
PCI RELATIF	1	0,66	0,84	1	0,92	0,92
COEFFICIENTS À APPLIQUER POUR PASSER DU POURCENTAGE EN PCI AU POURCENTAGE EN VOLUME						
COEFFICIENT	1	1,52	1,19	1	1,09	1,09

ETBE : éthyl-tertio-butyl-éther *EMAG ou EEAG (esters méthyliques ou éthyliques d'acide gras) : biodiesel*

(certaines publications utilisent des coefficients différents) *Source : DGDDI (arrêté du 1er décembre 2011)*

POURCENTAGES D'INCORPORATION DANS LES CARBURANTS EN FRANCE

La réglementation européenne préconisait (directive 2003/30/CE du 8 mai 2003) un pourcentage global d'incorporation de 2 % en 2005, augmenté progressivement jusqu'à 5,75 % en 2010. La France avait fait choix en 2005 d'un calendrier plus ambitieux (7 % en 2010). Ci-dessous les objectifs d'incorporation et les pourcentages réels : après des débuts difficiles, ces objectifs ont été quasiment atteints pour l'essence et le gazole jusqu'en 2021 ; en 2022, ça n'a pas été le cas pour ces deux carburants.

Les carburants SP95 et SP98 comportent au maximum 5 % d'éthanol en volume.
Le gazole comporte au maximum 7 % d'ester méthylique en volume.
Le carburant SP-E10 comporte jusqu'à 10 % d'éthanol en volume et ne peut être utilisé que par certains véhicules.

INCORPORATION DES BIOCARBURANTS DANS LES CARBURANTS EN FRANCE (POURCENTAGES EN PCI)

	2012	2013	2014	2015	2016	2017	2018	2019	2020	2021	2022	
ESSENCE	5,8 %	ND	6,1 %	6,4 %	7,0 %	7,5 %	7,82 %	7,95 %	8,20 %	8,63 %	9,12 %	
GAZOLE	7,0 %	7,0 %	7,7 %	7,7 %	7,7 %	7,7 %	7,76 %	7,91 %	8,00 %	7,99 %	7,17 %	
GLOBALEMENT	6,7 %	6,8 %										
OBJECTIF FRANCE	7 %	7 %	7,00 %	7,00 %	7,00 %	7,50 %	7,50 %	7,90 %	8,20 %	8,60 %	9,20 %	ESSENCE
			7,70 %	7,70 %	7,70 %	7,70 %	7,70 %	7,90 %	8,00 %	8,00 %	8,40 %	GAZOLE

Source : CPDP- DGDDI

INCIDENCES SUR LES FINANCES PUBLIQUES EN FRANCE

Pour favoriser l'utilisation des biocarburants, deux dispositions fiscales principales ont été prises en France :

- une détaxation partielle par réduction de la TICPE; cette détaxation a été fortement réduite depuis 2008, jusqu'à être supprimée au 1er janvier 2016;
- une augmentation de la TGAP en cas de non-respect des pourcentages d'incorporation par les producteurs. Le tableau ci-dessous résume ces dispositions et leurs conséquences en matière fiscale ; on désigne par « dépense fiscale » la perte de recettes fiscales résultant d'un taux de taxation réduit par rapport au taux le plus courant dit « normal ».

Jusqu'à fin 2015, les recettes de TGAP (dues en quasi-totalité à l'insuffisance en éthanol) compensent en partie les dépenses fiscales de TICPE. A partir de 2016, les recettes de TGAP vont rendre ce bilan positif pour les finances publiques. En 2019, la TGAP a été remplacée par la TIRIB, taxe incitative relative à l'incorporation des biocarburants. Au 1er janvier 2022, la TIRIB est devenue la TIRUERT, taxe incitative à l'utilisation d'énergie renouvelable dans les transports.

FISCALITÉ DES BIOCARBURANTS EN FRANCE

	2013	2014	2015	2016	2017	2018	2019	2020	2021	2022	2023
EXONÉRATIONS FISCALES : ABATTEMENTS DE TICPE (CENTIMES D'EUROS PAR LITRE)											
ETHANOL ET ETBE (C€ / LITRE)	14	8	7	*	*	*	*	*	*	*	*
BIODIESEL (C€ / LITRE)	8	5	3	*	*	*	*	*	*	*	*
MONTANT DE LA DÉPENSE FISCALE AU PROFIT DES BIOCARBURANTS (MILLIONS D'EUROS)											
DÉPENSE (M€)	280	145	98	*	*	*	*	*	*	*	*
MONTANT DE LA PÉNALISATION POUR NON RESPECT DES POURCENTAGES D'INCORPORATION (MILLIONS D'EUROS)											
RECETTES DE TIRIB/ TIRUERT(M€)	161	153	96	68	4	3	3	1	1	10	548

** défiscalisation supprimée au 1er janvier 2016* *Source : CPDP*

Biocarburants en Union européenne

Il existe de nombreuses sources de statistiques relatives aux biocarburants en Union européenne. Les séries sont exprimées dans des unités disparates : tonnes, tonnes équivalent pétrole (tep), mètres cubes, GWh ou térajoules. Toutes conversions faites, les séries ne sont pas concordantes : les chiffres utilisés dans les tableaux et le graphique sont donc à considérer comme des ordres de grandeur.

CONSOMMATION DE BIOCARBURANTS ROUTIERS EN UNION EUROPÉENNE À 27 (MILLIONS DE TONNES)

	2016	2017	2018	2019	2020	2021	2022	2016	2017	2018	2019	2020	2021	2022
	BIOÉTHANOL							BIODIESEL						
ALLEMAGNE	1,2	1,1	1,2	1,1	1,1	1,1	1,2	2,0	2,1	2,2	2,1	2,9	2,4	2,5
FRANCE	**0,7**	**0,8**	**0,9**	**1,0**	**0,9**	**1,1**	**1,3**	**3,0**	**3,1**	**2,9**	**2,9**	**2,3**	**2,5**	**2,5**
ESPAGNE	0,2	0,2	0,2	0,2	0,2	0,2	0,2	1,1	1,4	1,8	1,8	1,6	1,6	1,5
ITALIE	0,1	0,1	0,1	0,0	0,0	0,0	0,1	1,1	1,2	1,4	1,4	1,4	1,6	1,5
POLOGNE	0,3	0,3	0,3	0,3	0,3	0,3	0,3	0,3	0,5	0,8	0,9	1,0	1,0	1,0
AUTRICHE	0,1	0,1	0,1	0,1	0,1	0,1	0,1	0,6	0,5	0,5	0,5	0,4	0,5	0,4
SUÈDE	0,2	0,2	0,2	0,1	0,1	0,2	0,2	1,4	1,6	1,4	1,3	1,4	1,4	1,3
BELGIQUE	0,1	0,1	0,1	0,2	0,2	0,2	0,2	0,4	0,4	0,4	0,4	0,6	0,7	0,7
PORTUGAL	0,0	0,0	0,0	0,0	0,0	0,0	0,0	0,3	0,3	0,3	0,3	0,3	0,4	0,4
PAYS-BAS	0,2	0,2	0,3	0,3	0,4	0,4	0,4	0,1	0,2	0,4	0,5	0,3	0,4	0,4
UE27	**3,5**	**3,7**	**4,1**	**4,2**	**4,1**	**4,7**	**5,1**	**12,8**	**13,3**	**14,1**	**14,7**	**15,0**	**15,4**	**15,0**

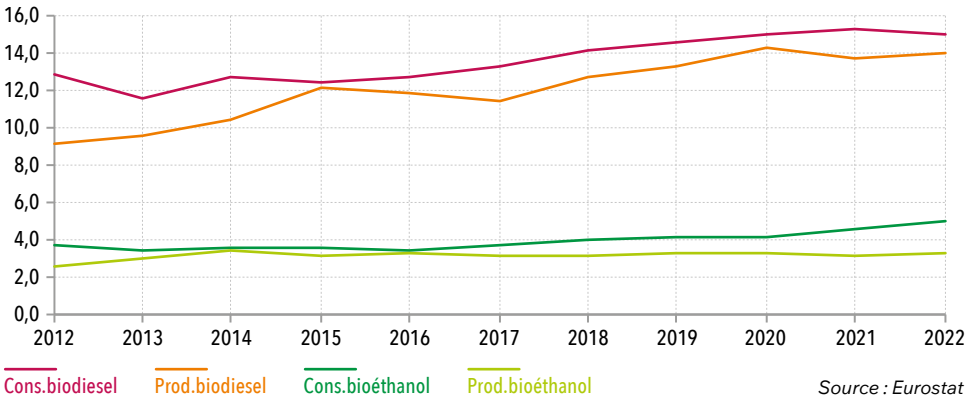
Source : CPDP-EurObserv'ER

PRODUCTION DE BIOCARBURANTS ROUTIERS EN UNION EUROPÉENNE À 27 (MILLIONS DE TONNES)

	2016	2017	2018	2019	2020	2021	2022	2016	2017	2018	2019	2020	2021	2022
	BIOÉTHANOL							BIODIESEL						
ALLEMAGNE	0,7	0,6	0,6	0,5	0,6	0,6	0,6	3,1	3,2	3,3	3,6	3,1	3,4	3,3
FRANCE	**0,8**	**0,8**	**0,9**	**0,9**	**0,8**	**0,8**	**0,9**	**2,0**	**1,9**	**2,2**	**2,1**	**2,0**	**1,6**	**1,4**
ESPAGNE	0,3	0,3	0,4	0,4	0,4	0,4	0,4	1,4	1,8	1,7	2,0	1,8	1,8	1,8
ITALIE	0,0	0,0	0,0	0,0	0,0	0,0	0,0	0,6	0,7	0,8	0,9	1,0	1,2	1,2
POLOGNE	0,2	0,2	0,2	0,2	0,2	0,3	0,3	0,9	0,9	0,9	1,0	1,0	1,0	1,0
AUTRICHE	0,2	0,2	0,2	0,2	0,2	0,2	0,2	0,3	0,2	0,3	0,3	0,3	0,3	0,3
SUÈDE	0,2	0,2	0,2	0,2	0,2	0,2	0,2	0,1	0,1	0,3	0,3	0,3	0,4	0,4
BELGIQUE	0,2	0,3	0,3	0,3	0,4	0,3	0,4	0,2	0,3	0,3	0,3	0,2	0,2	0,2
PORTUGAL	0,0	0,0	0,0	0,0	0,0	0,0	0,0	0,3	0,4	0,4	0,4	0,3	0,3	0,3
PAYS-BAS	0,0	0,0	0,0	0,0	0,0	0,0	0,0	1,5	1,9	1,8	1,9	1,9	2,0	1,9
UE27	**3,2**	**3,2**	**3,3**	**3,3**	**3,2**	**3,4**	**3,6**	**11,5**	**12,7**	**13,4**	**14,4**	**13,8**	**14,1**	**13,6**

Source : Eurostat

CONSOMMATION ET PRODUCTION DE BIOCARBURANTS EN UNION EUROPÉENNE À 27
(MILLIONS DE TONNES)



Source : Eurostat

L'Union Européenne produit plus de 85 % de sa consommation en biocarburants.

De 2007 à 2012, l'Union européenne dans son ensemble a été nettement importatrice de biocarburants, surtout en provenance du sud-est asiatique (huile de palme) et d'Amérique du sud (Brésil et Argentine). Depuis 2013, cette nécessité d'importation est moins nette.

L'un des facteurs importants pour le développement des véhicules électriques ou hybrides rechargeables est la capacité à se doter d'une infrastructure de branchement pour la recharge.

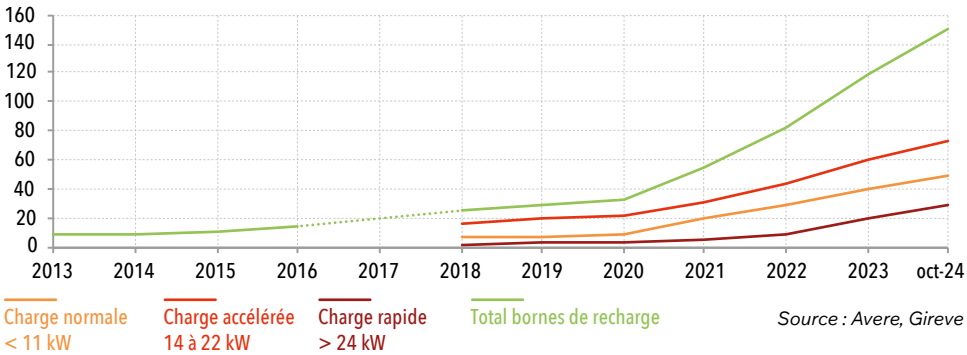
Il existe plusieurs types de bornes de recharge :

- la charge normale sur un équipement de 3,7 à 11 KVA au moyen d'un chargeur, embarqué dans le véhicule, conçu pour une charge lente : cette infrastructure répond aux besoins « résidentiels » des ménages, taxis et véhicules de société et la charge est de type longue durée (6 à 8 heures).
- la charge accélérée pour un véhicule muni d'un chargeur embarqué plus puissant (de 11 à 22 KVA) : cette infrastructure répond aux besoins de tous les utilisateurs et est généralement installée en parking public dans les zones commerçantes ; le temps de charge est entre 4 et 6 heures.
- la charge rapide de puissance supérieure à 50 KVA, qui répond à tous les usages pour une recharge d'opportunité ou de nécessité de courte durée (20 à 30 minutes).
- la charge ultra rapide avec une puissance de 150 à 350 KW : le temps visé est d'une dizaine de minutes ; il n'y a que peu de recharges de ce type et il faut de plus que les batteries des véhicules acceptent une telle puissance.

INFRASTRUCTURES PUBLIQUES DE RECHARGE POUR VÉHICULES ÉLECTIQUES EN FRANCE (MILLIERS)

	2015	2016	2017	2018	2019	2020	2021	2022	2023	2024
CHARGE NORMALE < 11 KW	ND	ND	ND	6,7	7,5	8,8	19,7	29,3	39,0	48,9
CHARGE ACCÉLÉRÉE 14 À 22 KW	ND	ND	ND	16,1	18,6	21,1	30,1	44,3	60,2	72,5
CHARGE RAPIDE > 24 KW	ND	ND	ND	2,0	2,6	2,9	3,9	8,5	20,0	29,4
DONT ULTRA RAPIDE	ND	ND	ND	ND	ND	ND	0,7	3,2	9,1	15,1
TOTAL BORNES DE RECHARGE	**11,1**	**16,2**	**20,7**	**26,3**	**28,6**	**32,7**	**53,7**	**82,1**	**118,0**	**150,9**

Source : Avere



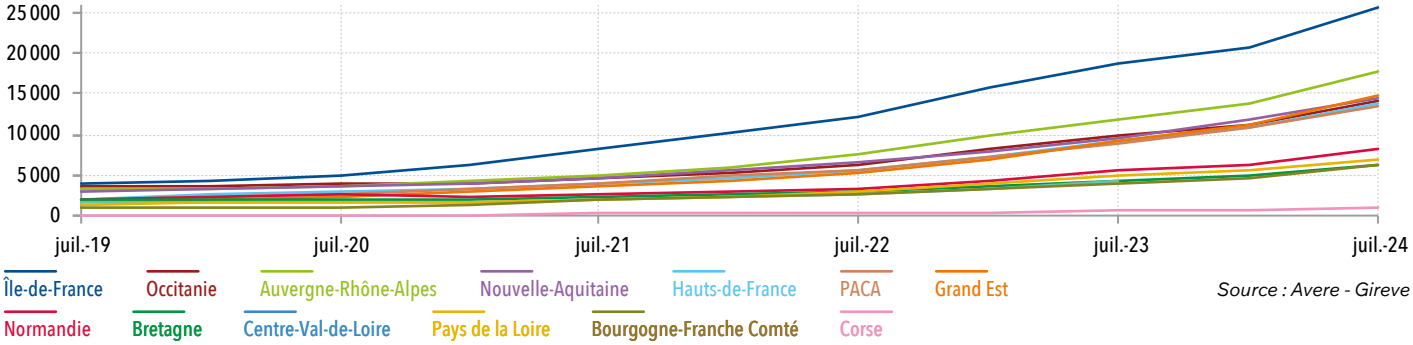
Source : Avere, Gireve

La France dispose de 150 900 bornes de recharge publiques réparties inégalement sur le territoire national.

La France disposait au 30 septembre 2024 de 150 896 points de recharge publics, dont 32 % pour une charge normale, 48 % pour une charge accélérée et 20 % pour une charge rapide. On trouve 21 % de ces bornes sur la voirie et dans des sites publics, 35 % dans les parkings et 44 % dans les entreprises ou les commerces.

Le déploiement de ces bornes est variable d'un territoire à l'autre

INFRASTRUCTURES PUBLIQUES DE RECHARGE EN RÉGIONS

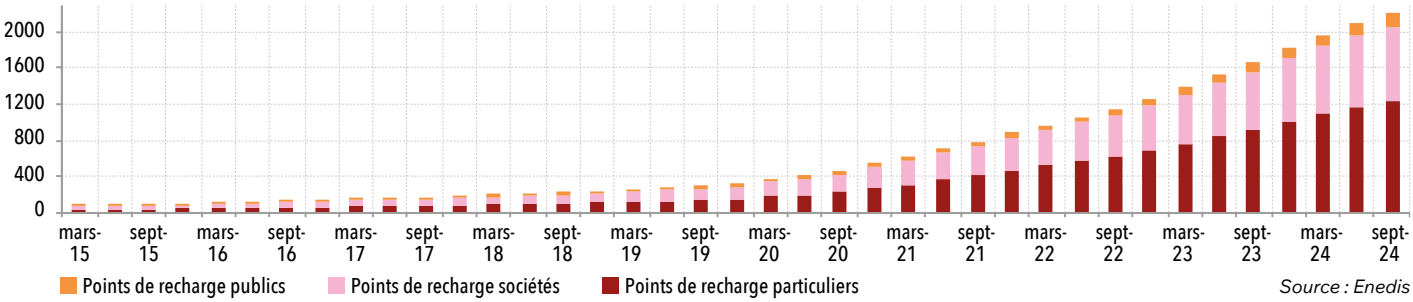


Source : Avere - Gireve

La loi de transition énergétique pour la croissance verte (loi n° 2015-992 du 17/08/2015) a prévu, à l'horizon 2030, l'installation de 7 millions de points de charge (offres publique et privées confondues).

En septembre 2024, on estime que la France disposait de 2 213 300 bornes publiques et privées, dont 7 % sont publiques, 55 % sont des points de charge de particuliers et 38 % sont dans des sociétés.

ESTIMATION DU NOMBRE DE POINTS DE CHARGE PAR TYPOLOGIE EN FRANCE (MILLIERS)



Source : Enedis

Consommation d'énergie

ÉNERGIE, DÉFINITIONS, MÉTHODES ET UNITÉS

Les définitions, méthodes d'évaluation, unités de mesure et coefficients d'équivalence entre les différentes formes d'énergie sont régis par des conventions internationales. Des « bilans énergétiques » annuels sont établis par chaque État selon une méthodologie conventionnelle de comptabilité énergétique du type « ressources-emplois » analogue à celle utilisée en comptabilité nationale. En France, ces bilans sont établis par le SDES, qui les a révisés significativement à plusieurs reprises, mais publie des séries homogénéisées.

L'unité de mesure la plus utilisée dans les bilans énergétiques nationaux et les comparaisons internationales est la **tonne équivalent pétrole (tep),** le pétrole étant la source d'énergie la plus utilisée. La conversion en tep de l'énergie électrique issue des centrales (exprimée en MWh) résulte de conventions internationales, auxquelles la France se conforme depuis 2001. C'est ainsi que le mégawatt-heure (MWh) vaut conventionnellement 0,086 tep (ou encore 1 tep = 11,63 MWh).

CONSOMMATION D'ÉNERGIE EN FRANCE

On distingue la consommation d'**énergie primaire** (ou ressources) et la consommation d'**énergie finale** (emplois par les utilisateurs finals). La différence entre les deux provient de la consommation propre de la « branche énergie » (usages internes, conversions de rendement, pertes).

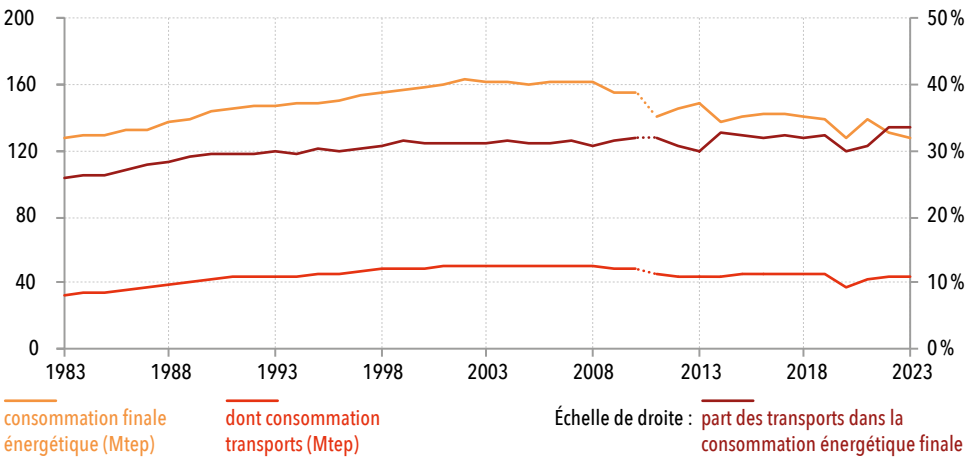
La consommation finale se décompose elle-même en consommation finale énergétique et consommation finale non-énergétique (ressources incorporées dans des produits finis).
La consommation d'énergie finale représente environ 59 % de la consommation d'énergie primaire.

CONSOMMATIONS D'ÉNERGIE ET RATIOS

	2013	2014	2015	2016	2017	2018	2019	2020	2021	2022	2023
ÉNERGIE PRIMAIRE (MILLIONS DE TEP)	261	250	254	250	250	248	245	221	238	213	**217**
ÉNERGIE FINALE (MILLIONS DE TEP)											
ÉNERGIE FINALE "ÉNERGÉTIQUE"	149	138	141	143	142	140	139	128	140	132	**129**
DONT E FINALE TRANSPORTS (TOUS TYPES D'ÉNERGIES)	45	45	46	46	46	45	45	38	43	44	**43**
DONT E FINALE CIRCULATION ROUTIÈRE	39	39	39	40	40	39	39	33	37	38	**37**
ÉNERGIE FINALE "NON ÉNERGÉTIQUE"	14	14	14	14	14	13	14	13	13	11	**11**
ÉNERGIE FINALE, PRODUITS PÉTROLIERS (MILLIONS DE TEP)											
PRODUITS PÉTROLIERS, E FINALE "ÉNERGÉTIQUE"	58	56	57	56	56	54	54	47	51	52	**50**
DONT PRODUITS PÉTROLIERS, E FINALE TRANSPORTS	41	41	42	42	42	41	41	35	39	40	**39**
PRODUITS PÉTROLIERS, E FINALE "NON ÉNERGÉTIQUE"	12	13	13	12	13	12	12	11	12	9	**10**
RATIOS (POURCENTAGES)											
E FINALE ÉNERGÉTIQUE / E PRIMAIRE	57 %	55 %	55 %	57 %	57 %	56 %	57 %	58 %	59 %	62 %	**59 %**
E FINALE TRANSPORTS / E FINALE ÉNERGÉTIQUE	30 %	33 %	32 %	32 %	32 %	32 %	32 %	30 %	31 %	34 %	**34 %**
E FINALE CIRCULATION ROUTIÈRE / E FINALE ÉNERGÉTIQUE	26 %	28 %	28 %	28 %	28 %	28 %	28 %	26 %	26 %	29 %	**29 %**
E FINALE TRANSPORTS / E PRIMAIRE	17 %	18 %	18 %	18 %	18 %	18 %	18 %	17 %	18 %	21 %	**20 %**
PROD. PÉTROLIERS TRANSPORTS / PROD. PÉTROLIERS TOTAL	71 %	73 %	73 %	75 %	75 %	76 %	76 %	73 %	75 %	78 %	**78 %**

Source : SDES - Bilans énergétiques revus de 2011 à 2022 et bilan énergétique 2023 provisoire.

CONSOMMATION D'ÉNERGIE FINALE (MILLIONS DE TEP)



Source : SDES, bilans énergétiques revus de 2011 à 2022 et bilan provisoire 2023

La consommation des transports en énergie représente 34 % de la consommation finale.

La consommation d'énergie finale des transports représente environ 34 % de la consommation totale. Elle était pratiquement stabilisée depuis 2011 à environ 45 millions de tep, mais avec la crise sanitaire, elle a fortement baissé. Elle est remontée à 43 millions de tep en 2023.

Consommation d'énergie

Le tableau et le graphique ci-dessous concernent la consommation d'énergies fossiles. Celles-ci représentent en France en 2023 45 % de l'énergie primaire, pourcentage en baisse par rapport à 2022 du fait de la hausse de la part d'énergie nucléaire.

CONSOMMATIONS D'ÉNERGIES FOSSILES (MILLIONS DE TEP)

	1990*	2013	2014	2015	2016	2017	2018	2019	2020	2021	2022	2023
CONSOMMATIONS PRIMAIRES												
PÉTROLE	89	75	75	75	73	73	71	71	62	66	65	**64**
GAZ	26	39	33	35	38	38	37	38	35	37	33	**29**
CHARBON	19	13	10	9	9	10	9	7	5	7	6	**4**
TOTAL	134	127	117	120	120	122	117	116	102	110	104	**98**
DONT CONSOMMATION NON ÉNERGÉTIQUE	12	14	14	14	14	14	13	14	13	13	11	**11**
CONSOMMATION D'ÉNERGIE FINALE ÉNERGÉTIQUE												
PÉTROLE	74	58	56	57	56	56	54	54	47	51	52	**50**
GAZ	22	33	28	29	30	29	29	28	26	29	24	**23**
CHARBON	5	1	1	1	1	1	1	1	1	1	1	**1**
TOTAL	100	92	85	86	87	86	84	83	75	82	76	**73**

** 1990, année de référence du « protocole de Kyoto ».*

Source : SDES : bilans énergétiques revus de 2011 à 2022 et bilan énergétique 2023 provisoire.

RÉPARTITION DES ÉMISSIONS DE CO_2 ENTRE LES COMBUSTIBLES FOSSILES (POURCENTAGES APPROXIMATIFS**)

	1990*	2013	2014	2015	2016	2017	2018	2019	2020	2021	2022	2023
CONSOMMATIONS PRIMAIRES												
PÉTROLE	76 %	68 %	71 %	71 %	70 %	70 %	70 %	70 %	69 %	68 %	73 %	**73 %**
GAZ	17 %	30 %	27 %	27 %	29 %	28 %	28 %	28 %	29 %	30 %	26 %	**26 %**
CHARBON	6 %	2 %	2 %	2 %	2 %	2 %	2 %	2 %	2 %	2 %	2 %	**1 %**
	100 %	100 %	100 %	100 %	100 %	100 %	100 %	100 %	100 %	100 %	100 %	**100 %**

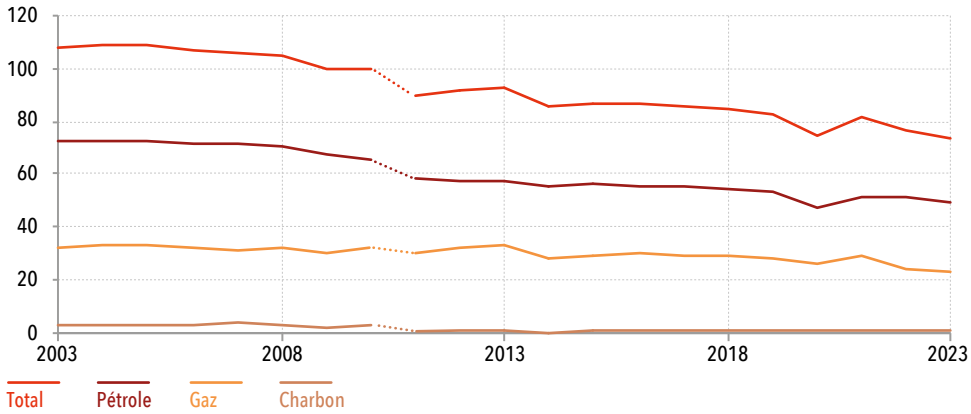
** 1990, année de référence du « protocole de Kyoto ».*

Source : d'après SDES

*** ces estimations indicatives ne sauraient se substituer à celles du Citepa, organisme officiel chargé d'estimer les émissions annuelles.*

Entre 2019 et 2023, la consommation de pétrole a baissé de 6 % : en 2023, elle représente 73 % de la consommation de combustibles fossiles

COMBUSTIBLES FOSSILES : CONSOMMATIONS FINALES
HORS USAGES NON-ÉNERGÉTIQUES (MILLIONS DE TEP)



Source : SDES, bilans énergétiques revus de 2011 à 2022 et bilan énergétique provisoire 2023.

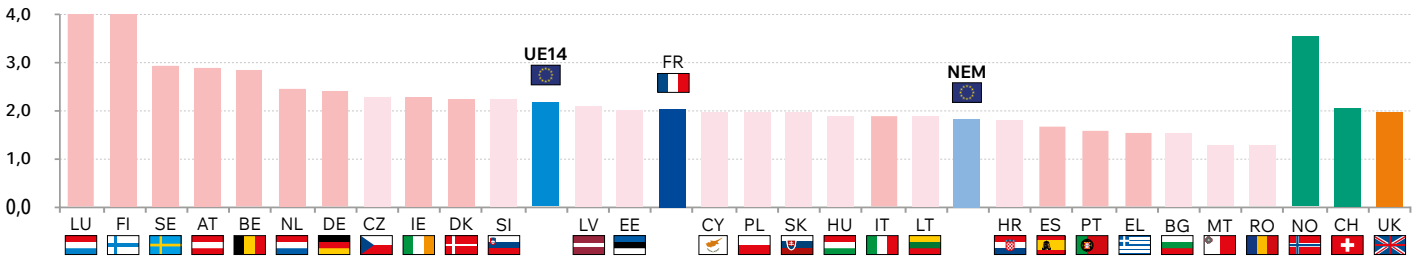
La consommation finale énergétique d'énergies fossiles est restée pratiquement constante de 1990 à 2008, le gaz se substituant progressivement au charbon et le pétrole restant stable. Depuis 2009, on observe une baisse régulière de cette consommation, due principalement à la baisse de celle du pétrole, les consommations de gaz et de charbon restant, quant à elles, quasi constantes. Depuis 2019, c'est également la consommation de gaz qui a baissé fortement : ainsi, si on compare 2023 à 2019, la consommation totale de combustibles fossiles a baissé de 12 %, celle de pétrole se situant à -6 % et celle de gaz à -19 %.

CONSOMMATION D'ÉNERGIE FINALE EN FONCTION DE LA POPULATION ET DU PIB

			POPULATION (MILLIONS D'HABITANTS)	CONSOMMATION D'ÉNERGIE FINALE (MILLIONS DE TEP)	PIB EN 2022 (MILLIARDS D'EUROS)	ÉNERGIE (TEP PAR HABITANT)	ÉNERGIE (TEP PAR M€ DE PIB)
UE14	BE	BELGIQUE	11,7	33	564	2,8	59
NEM	BG	BULGARIE	6,4	10	86	1,5	115
NEM	CZ	RÉP. TCHÈQUE	10,8	25	287	2,3	87
UE14	DK	DANEMARK	5,9	13	382	2,3	35
UE14	DE	ALLEMAGNE	84,4	203	3 954	2,4	51
NEM	EE	ESTONIE	1,4	3	36	2,0	76
UE14	IE	IRLANDE	5,3	12	521	2,3	23
UE14	EL	GRÈCE	10,4	16	208	1,5	78
UE14	ES	ESPAGNE	48,1	81	1 374	1,7	59
UE14	FR	FRANCE	68,2	139	2 655	2,0	52
NEM	HR	CROATIE	3,9	7	68	1,8	102
UE14	IT	ITALIE	59,0	112	1 997	1,9	56
NEM	CY	CHYPRE	0,9	2	29	2,0	62
NEM	LV	LETTONIE	1,9	4	36	2,1	110
NEM	LT	LITUANIE	2,9	5	67	1,9	80
UE14	LU	LUXEMBOURG	0,7	4	78	5,6	47
NEM	HU	HONGRIE	9,6	18	169	1,9	108
NEM	MT	MALTE	0,5	1	18	1,3	38
UE14	NL	PAYS-BAS	17,8	43	994	2,4	44
UE14	AT	AUTRICHE	9,1	26	448	2,9	59
NEM	PL	POLOGNE	36,8	72	662	2,0	109
UE14	PT	PORTUGAL	10,5	17	244	1,6	68
NEM	RO	ROUMANIE	19,1	24	282	1,3	85
NEM	SI	SLOVÉNIE	2,1	5	57	2,2	83
NEM	SK	SLOVAQUIE	5,4	11	110	2,0	97
UE14	FI	FINLANDE	5,6	23	266	4,2	88
UE14	SE	SUÈDE	10,5	31	552	2,9	56
	UE 14	UNION EUROPÉENNE À 14	347,1	754	14 236	2,2	53
	NEM	NOUVEAUX ÉTATS MEMBRES (13)	102	187	1 908	1,8	98
	UE 27	UNION EUROPÉENNE À 27	449	940	16 144	2,1	58
	NO	NORVÈGE	5	19	565	3,5	34
	CH	SUISSE	8,8	18	787	2,1	23
	UK	ROYAUME-UNI	67,6	134	2 527	2,0	53

Source : Eurostat

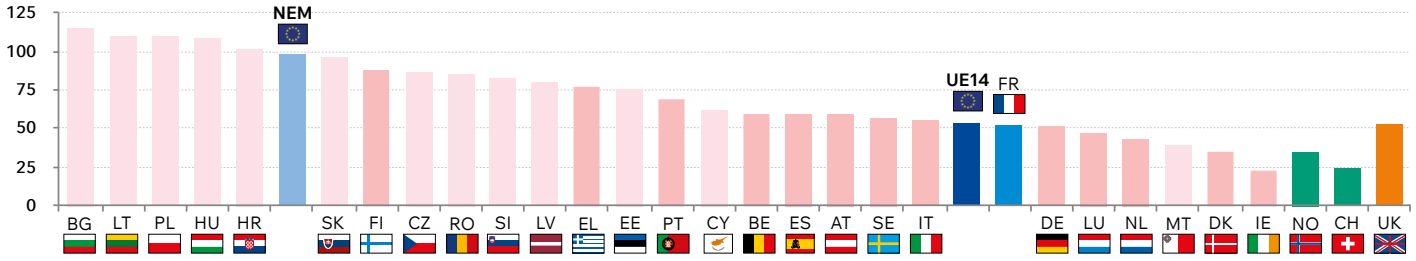
UNION EUROPÉENNE : CONSOMMATION D'ÉNERGIE FINALE PAR HABITANT EN 2022 (TEP PAR HABITANT)



(Luxembourg et Finlande hors échelle)

Source : Eurostat

UNION EUROPÉENNE : CONSOMMATION D'ÉNERGIE FINALE PAR UNITÉ DE PIB EN 2022 (TEP PAR MILLION D'EUROS)



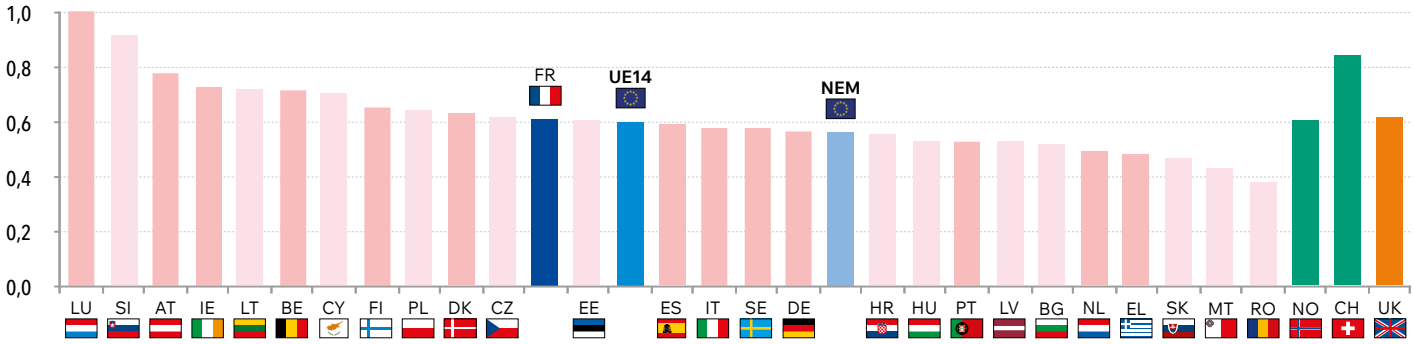
Source : Eurostat

CONSOMMATION D'ÉNERGIE FINALE DANS LES TRANSPORTS

			POPULATION (MILLIONS D'HABITANTS)	CONSOMMATION D'ÉNERGIE FINALE EN TRANSPORTS (MILLIONS DE TEP)	PIB EN 2022 (MILLIARDS D'EUROS)	ÉNERGIE EN TRANSPORTS (TEP PAR HABITANT)	ÉNERGIE EN TRANSPORTS (TEP PAR M€ DE PIB)	ÉNERGIE TRANSPORTS / ÉNERGIE TOTALE
UE14	BE	BELGIQUE	11,7	8	564	0,7	15	25 %
NEM	BG	BULGARIE	6,4	3	86	0,5	39	34 %
NEM	CZ	RÉP. TCHÈQUE	10,8	7	287	0,6	23	27 %
UE14	DK	DANEMARK	5,9	4	382	0,6	10	28 %
UE14	DE	ALLEMAGNE	84,4	48	3 954	0,6	12	24 %
NEM	EE	ESTONIE	1,4	1	36	0,6	23	30 %
UE14	IE	IRLANDE	5,3	4	521	0,7	7	32 %
UE14	EL	GRÈCE	10,4	5	208	0,5	24	31 %
UE14	ES	ESPAGNE	48,1	28	1 374	0,6	21	35 %
UE14	FR	FRANCE	68,2	41	2 655	0,6	16	30 %
NEM	HR	CROATIE	3,9	2	68	0,6	32	31 %
UE14	IT	ITALIE	59,0	34	1 997	0,6	17	31 %
NEM	CY	CHYPRE	0,9	1	29	0,7	22	36 %
NEM	LV	LETTONIE	1,9	1	36	0,5	27	25 %
NEM	LT	LITUANIE	2,9	2	67	0,7	30	38 %
UE14	LU	LUXEMBOURG	0,7	2	78	2,3	20	42 %
NEM	HU	HONGRIE	9,6	5	169	0,5	30	28 %
NEM	MT	MALTE	0,5	0	18	0,4	13	33 %
UE14	NL	PAYS-BAS	17,8	9	994	0,5	9	20 %
UE14	AT	AUTRICHE	9,1	7	448	0,8	16	27 %
NEM	PL	POLOGNE	36,8	23	662	0,6	35	32 %
UE14	PT	PORTUGAL	10,5	6	244	0,5	23	33 %
NEM	RO	ROUMANIE	19,1	7	282	0,4	25	30 %
NEM	SI	SLOVÉNIE	2,1	2	57	0,9	34	41 %
NEM	SK	SLOVAQUIE	5,4	3	110	0,5	23	24 %
UE14	FI	FINLANDE	5,6	4	266	0,6	14	15 %
UE14	SE	SUÈDE	10,5	6	552	0,6	11	20 %
	UE 14	UNION EUROPÉENNE À 14	347,1	206	14 236	0,6	14	27 %
	NEM	NOUVEAUX ÉTATS MEMBRES (13)	102	57	1 908	0,6	30	31 %
	UE 27	UNION EUROPÉENNE À 27	449	263	16 144	0,6	16	28 %
	NO	NORVÈGE	5	3	565	0,6	6	17 %
	CH	SUISSE	8,8	7	787	0,8	9	40 %
	UK	ROYAUME-UNI	67,6	41	2 527	0,6	16	31 %

Source : Eurostat

UNION EUROPÉENNE : CONSOMMATION D'ÉNERGIE FINALE EN TRANSPORT PAR HABITANT EN 2022 (TEP PAR HABITANT)



(Le Luxembourg est hors échelle)

Source : Eurostat

L'**énergie finale** est l'énergie effectivement livrée aux consommateurs (carburant, électricité, gaz, etc.). Elle se distingue de l'énergie primaire, ensemble des produits énergétiques avant transformation, issus de ressources nationales ou importées (pétrole, charbon, énergies renouvelables, énergie nucléaire). L'unité de mesure la plus courante est la tonne-équivalent-pétrole (tep).

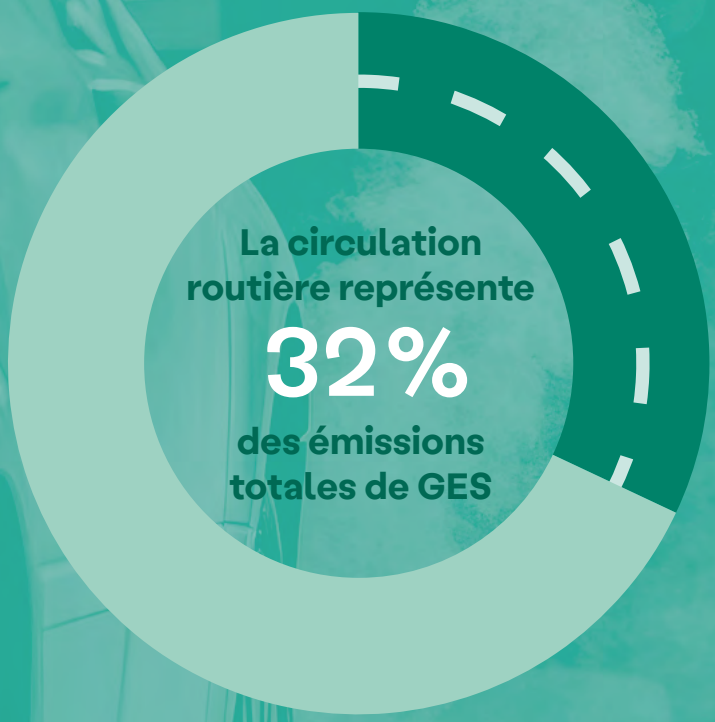
La consommation d'énergie d'un État dépend de la population et du niveau de vie, c'est pourquoi il est habituel de l'exprimer en tep par habitant et en tep par unité de PIB (ici le million d'euros).
Les disparités entre États sont évidentes, notamment entre l'Union à 14 et les nouveaux États membres. Si les PIB étaient exprimés en SPA (standard de pouvoir d'achat), les différences seraient atténuées.
Par rapport à l'énergie finale, l'énergie consommée **dans les transports** représente 27 % dans l'UE 14 et 31 % dans les NEM.

À retenir

En 2023, en France,

-7,8% en 10 ans

Les émissions de gaz à effet de serre liées à la circulation routière sont en légère baisse.



Au niveau mondial, la France ne représente que

0,65%

des émissions de CO_2

...

l'Union Européenne en émet

6,6%

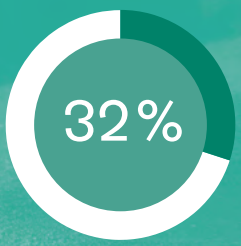
...

alors que la Chine en émet plus de

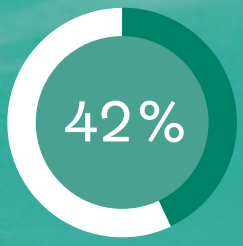
31%

La circulation routière représente :

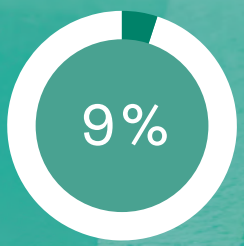
de la consommation d'**énergie finale**, constante depuis 2022



des émissions de **gaz à effet de serre** quasi stables depuis 10 ans



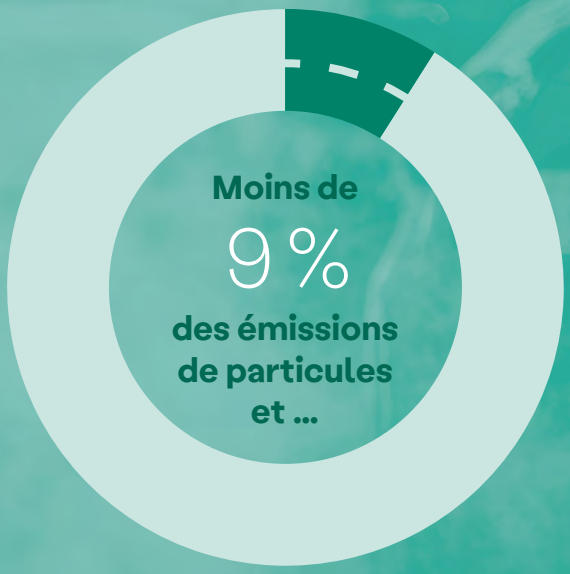
des émissions d'**oxyde d'azote** divisées par 2,8 en 20 ans

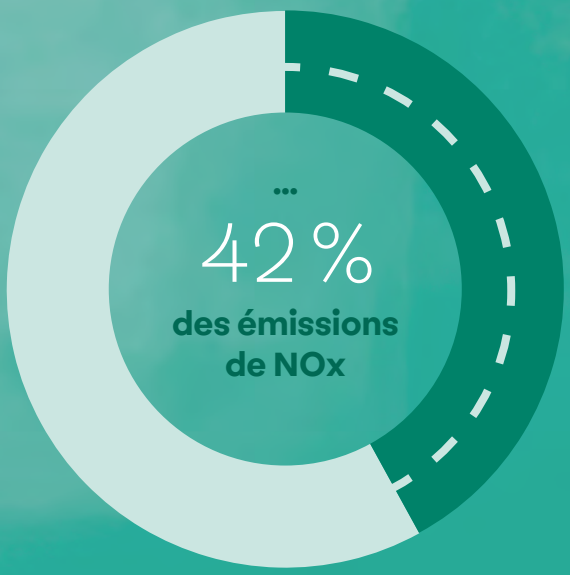


des émission de **particules**

Émissions

**En 2023, en France,
la circulation routière représente :**





Gaz d'échappement (GE) : Définitions 112

Évolution des normes Euro 6
pour véhicules à essence et diesel 113

GE voitures particulières diesel 114

GE véhicules utilitaires légers diesel 115

GE véhicules industriels (poids lourds) 115

Qualité de l'air :
Émissions globales en France 116

Gaz à effet de serre (GES) :
Émissions globales en France 118

GES : Émissions globales en Europe 120

Marché des quotas d'émissions de CO_2 123

Concentrations de GES dans l'air 124

Évolution globale des températures 124

RETOUR SOMMAIRE GÉNÉRAL

Définitions

GAZ D'ÉCHAPPEMENT

Les gaz d'échappement des véhicules comportent de nombreux produits « artificiels » provenant de la combustion des carburants (hydrocarbures) en présence d'air.
Les principaux sont le monoxyde de carbone (CO), les hydrocarbures imbrûlés, les oxydes d'azote (monoxyde NO et dioxyde NO_2, agrégés sous le sigle NO_X), les suies ou particules, et dans une moindre mesure le dioxyde de soufre (SO_2). Du fait de leur prépondérance dans les gaz d'échappement, ils constituent des indicateurs traditionnels, tant en matière d'émissions des véhicules qu'en matière de présence dans l'air ambiant.

- Le CO résulte d'une combustion incomplète (pour cause de dosage trop riche en carburant ou de moteur froid) : les progrès de la carburation, puis la disparition progressive des carburateurs au profit de l'injection (à partir de 1992-93) ont permis d'améliorer la précision du dosage et de réduire les émissions de CO des moteurs à essence dans des proportions spectaculaires.

- Les hydrocarbures imbrûlés HC ou COV (composés organiques volatils, c'est à dire présents à l'état gazeux) ; sous cette dénomination générique, on trouve un grand nombre de produits résultant d'une combustion incomplète, souvent instables et sujets à des réactions chimiques entre eux :
  ➜ des hydrocarbures simples,
  ➜ des hydrocarbures aromatiques (ou « benzéniques ») monocycliques (benzène, toluène, xylène parfois regroupés en « BTX »),
  ➜ des composés oxygénés (alcools, aldéhydes, cétones, etc.).
  Pour les distinguer du méthane (CH, stable et non toxique), on les désigne souvent par COVNM ou HCNM (« non méthaniques »).

- Le sigle THC désigne le total des hydrocarbures.

- Les HAP : hydrocarbures aromatiques polycycliques composent un ensemble de nombreux produits qui se présentent, soit à l'état gazeux, soit à l'état de particules solides.

- Les NO_X (monoxyde NO et dioxyde NO_2) résultent de l'oxydation de l'azote par l'oxygène lors de la combustion.

- Les particules résultent de la solidification (cokéfaction) sous l'effet de la température, des gouttes de gazole non vaporisées ; elles sont souvent désignées par PM (particulate matter), suivi ou non d'un nombre ; PM10 désigne les particules dont le diamètre est inférieur à 10 µm (10 microns), PM2,5 les particules dont le diamètre est inférieur à 2,5 µm et PM1,0 les particules dont le diamètre est inférieur à 1 µm.

- Le SO_2 résulte de la présence (résiduelle) de soufre dans le gazole.

- Le plomb a été définitivement supprimé de l'essence à la fin de 1999.

L'ozone (O_3) n'est pas directement émis par les véhicules : il est formé (lorsque certaines conditions météorologiques sont réunies) par des réactions complexes d'oxydations photochimiques de composés oxygénés en présence de NO_X.

RÉGLEMENTATION EUROPÉENNE

La législation européenne concernant les émissions des véhicules à moteur répond à la nécessité de rapprocher les législations des États membres en matière de politique industrielle afin d'uniformiser le marché intérieur.
Le texte fondateur était la directive 70/156/CEE de 1970, abrogée et remplacée par la directive 2007/46/CE du 9 octobre 2007 à compter du 29 avril 2009. Ces directives définissent notamment (annexe II) les catégories de véhicules à quatre roues et plus selon la nomenclature suivante :

M pour le transport de passagers dont :
➜ M1 pour les voitures (jusqu'à 9 places assises)
➜ M2 et M3 pour les minibus et autocars

N pour les transports de marchandises dont :
➜ N1 pour les utilitaires légers (jusqu'à 3,5 t de poids maximal, avec 3 sous-catégories selon le poids)
➜ N2 et N3 pour les poids lourds (plus de 3,5 t de PTAC)

Des textes successifs (directives et règlements, ces derniers étant directement applicables dans les États membres) fixent notamment les limites d'émissions auxquelles sont assujettis les véhicules. Les essais sont réalisés selon des cycles normalisés. Les ensembles de normes applicables à une date donnée sont désignées par "euro" suivi d'un chiffre :
➜ pour les véhicules légers (M1 et N1) : euro 1, euro 2, euro 3, euro 4, euro 5, euro 6 ;
➜ pour les autocars et les poids lourds : euro I, euro II, euro III, euro IV, euro V, euro VI.

Les dates d'entrée en vigueur diffèrent selon qu'il s'agit de nouveaux types de véhicules, de véhicules neufs appartenant à des types existants, etc.

Le règlement 715/2007 du 20 juin 2007, complété par le règlement 692/2008 du 18 juillet 2008, modifié par le règlement 2016/646 du 20 avril 2016 définit les normes euro 5 et euro 6 pour les véhicules légers, ainsi que de nouvelles procédures d'essai.

La Commission, ayant constaté une différence entre les émissions (en particulier les NO_X des véhicules diesel) générées en conditions de conduite réelle sur route et celles mesurées dans le nouveau cycle européen de conduite (NEDC), a décidé d'introduire les procédures d'essai RDE (émissions en conditions de conduite réelles) reflétant mieux les émissions mesurées sur route. Ces règles ont été appliquées à partir de janvier 2020.

Par ailleurs, depuis le 1er septembre 2018, les véhicules neufs ne sont plus homologués selon le protocole NEDC, mais selon le système de mesure de consommation WLTP (worldwide harmonized light vehicle test procedure) plus proche de la circulation réelle.

Évolution des normes Euro 6 pour véhicules à essence et diesel

Depuis 2014, les normes Euro 6 ont été revisitées plusieurs fois :

	EURO 6B	EURO 6C	EURO 6D TEMP	EURO 6D
DATE	09/2014 - 09/2015	09/2018	09/2017-09/2019	01/2020-01/2021
CYCLE D'HOMOLOGATION	NEDC	WLTP		
CONFORMITÉ NO_X PROCÉDURE RDE			**2,1**	**1,5**

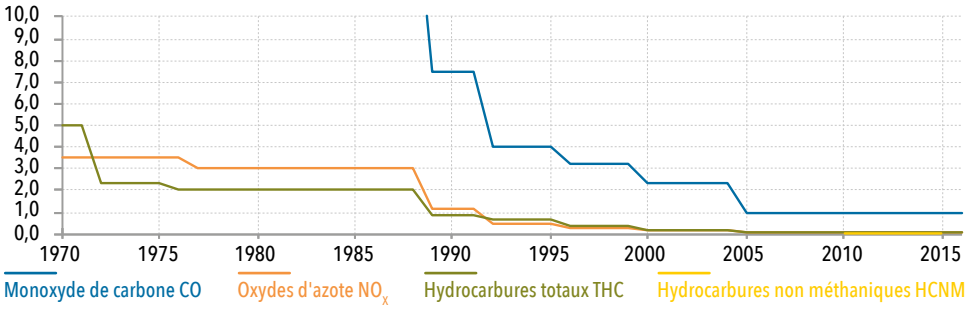
Voitures particulières à essence

ÉMISSIONS DES VOITURES À ESSENCE (G/KM) ET TENEUR EN SOUFRE DE L'ESSENCE (PPM) (CATÉGORIE M1)

NORME	DATE	CO	NO_X	THC	HCNM	PARTICULES	TENEUR EN SOUFRE
EURO 1	1992/1993	4,05	0,49	0,66			500 PPM
EURO 2	1996/1997	3,28	0,25	0,34			500 PPM
EURO 3	2000/2001	2,30	0,15	0,20			150 PPM
EURO 4	2005/2006	1,00	0,08	0,10			50 PPM
EURO 5	2009/2010	1,00	0,06	0,10	0,068	0,005	10 PPM
EURO 6	2014/2015	1,00	0,06	0,10	0,068	0,005	10 PPM

Règlements 715/2007 (20 juin 2007) annexe 1 et 692/2008 (18 juillet 2008) *Source : Commission européenne*

VOITURES PARTICULIÈRES À ESSENCE : ÉMISSIONS UNITAIRES RÉGLEMENTAIRES
(GRAMMES / KILOMÈTRE) (PARCOURS TYPE CIRCULATION URBAINE ECE SIMULÉE SUR BANC)



Source : Commission européenne

Pour les moteurs dits « à allumage commandé » fonctionnant à l'essence, les premières réglementations remontent à 1972 pour le CO et les imbrûlés, à 1978 pour les NO_X ; elles sont rendues plus sévères au rythme de tous les quatre à cinq ans environ. L'essence sans plomb a fait son apparition en 1989 et, au 1er janvier 1993, les pots catalytiques trois voies ont été généralisés. L'essence plombée est supprimée depuis le 1er janvier 2000.
La catalyse dite "trifonctionnelle" des moteurs à essence traite simultanément les émissions de CO, d'hydrocarbures et de NO_X.

Véhicules deux-roues à essence et moteur de plus de 50 cm3 de cylindrée (motocycles)

ÉMISSIONS DES MOTOCYCLES (G/KM)

NORME	DATE		CO	NO_X	THC
EURO 1	2000	2 TEMPS	8,00	0,10	4,00
	2000	4 TEMPS	13,00	0,30	3,00
EURO 2	2004	< 150 CC	5,50	0,30	1,20
	2004	>150 CC	5,50	0,30	1,00
EURO 3	2007	< 150 CC	2,00	0,15	0,80
	2007	>150 CC	2,00	0,15	0,30
EURO 4	2018	< 130 KM/H	1,14	0,38	0,07
	2017	> 130KM/H	1,14	0,17	0,09
EURO 5	2021		1,00	0,06	0,10

Règlements 715/2007 (20 juin 2007) annexe 1 et 692/2008 (18 juillet 2008) *Source : Commission européenne*

Les motocyclettes, véhicules à 2 roues (parfois 3 roues) de plus de 50 cm^3 de cylindrée, sont assujetties à des normes « euro » depuis 2000.

Bien que l'on ne puisse pas les comparer, les limites d'émissions sont du même niveau que celles des voitures à essence.

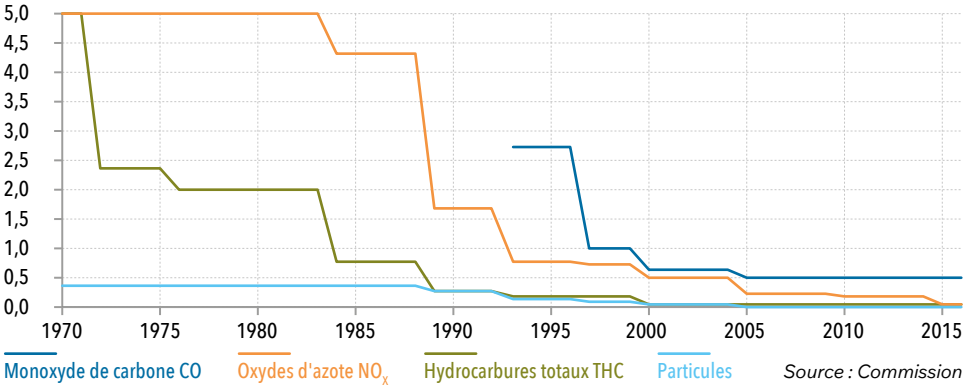
Voitures particulières diesel

ÉMISSIONS DES VOITURES DIESEL (G/KM) **ET TENEUR EN SOUFRE DU GAZOLE** (PPM) **(CATÉGORIE M1)**

NORME	DATE	CO	NO_X	THC	NO_X + THC	PARTICULES	TENEUR EN SOUFRE
EURO 1	1992/1993	2,72	0,78	0,20	0,97	0,14	
EURO 2	1996/1997	1,00	0,73	0,19	0,90	0,08	500 PPM
EURO 3	2000/2001	0,64	0,50	0,06	0,56	0,05	350 PPM
EURO 4	2005/2006	0,50	0,25	0,05	0,30	0,025	50 PPM
EURO 5	2009/2010	0,50	0,18		0,23	0,005	10 PPM
EURO 6	2014/2015	0,50	0,08		0,17	0,005	10 PPM

Règlements 715/2007 (20 juin 2007) annexe 1 et 692/2008 (18 juillet 2008) *Source : Commission européenne*

VOITURES PARTICULIÈRES DIESEL : ÉMISSIONS UNITAIRES RÉGLEMENTAIRES
(GRAMMES / KILOMÈTRE) (PARCOURS TYPE CIRCULATION URBAINE ECE SIMULÉE SUR BANC)



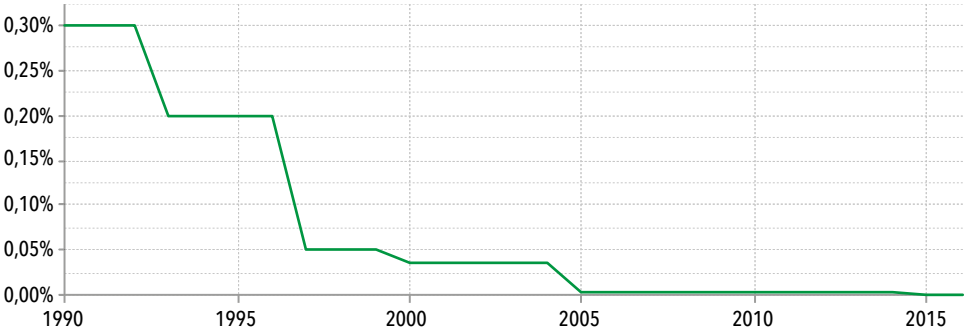
Source : Commission européenne

Les moteurs diesel au gazole dits « à allumage par compression » fonctionnent :

- **en excès d'oxygène :** par conséquent ils émettent peu de CO (presque tout le CO est transformé en CO_2) et une grande quantité d'oxygène (ce qui interdit pour le moment le traitement des NO_X par catalyse) ;
- **à haute température :** par conséquent ils émettent plus de NO_X et de particules que les moteurs à essence ;
- **à combustion plus complète que les moteurs à essence :** ils consomment moins de carburant et émettent moins d'hydrocarbures.

Les premières réglementations remontent à 1983. Depuis le 1er janvier 1997, les pots catalytiques d'oxydation ont été généralisés. La catalyse d'oxydation des moteurs diesel traite les hydrocarbures (diminution de la quantité et modification de la composition) et les particules, ainsi que le CO.

GAZOLE ROUTIER : TENEUR EN SOUFRE RÉGLEMENTAIRE (POURCENTAGE)



Source : Commission européenne

Véhicules utilitaires légers diesel

ÉMISSIONS DES VÉHICULES UTILITAIRES LÉGERS À INJECTION INDIRECTE DIESEL (G/KM) **SELON LE PTAC (CATÉGORIE N1)**

NORME	DATE	1 305 KG ET MOINS				1 305 KG À 1 760 KG				1 760 KG ET PLUS			
		CO	NO	NO_X+THC	PARTIC.	CO	NO_X	NO_X+THC	PARTIC.	CO	NO_X	NO_X+THC	PARTIC.
EURO 1	1994	2,72		0,97	0,14	5,17		1,40	0,19	6,90		1,70	0,25
EURO 2	1997/1998	1,00		0,70	0,08	1,25		1,00	0,12	1,50		1,20	0,17
EURO 3	2001/2002	0,64	0,50	0,56	0,05	0,80	0,65	0,72	0,07	0,95	0,78	0,86	0,10
EURO 4	2005/2006	0,50	0,25	0,30	0,03	0,63	0,33	0,39	0,04	0,74	0,39	0,46	0,06
EURO 5	2010/2012	0,50	0,18	0,23	0,01	0,63	0,235	0,295	0,005	0,74	0,28	0,35	0,005
EURO 6	2015/2016	0,50	0,08	0,17	0,01	0,63	0,105	0,195	0,005	0,74	0,125	0,215	0,005

Règlements 715/2007 (20 juin 2007) annexe 1 et 692/2008 (18 juillet 2008) *Source : Commission européenne*

Rappelons que les « véhicules utilitaires légers » sont définis par un PTAC de 3,5 tonnes au maximum (voir p.115). Les véhicules utilitaires légers, dont la motorisation (et la carrosserie pour les plus petits d'entre eux) est dérivée des voitures particulières, bénéficient des mêmes progrès technologiques.

Le tableau ci-dessus fournit, à titre d'exemple, les normes d'émissions pour les véhicules diesel à injection indirecte.

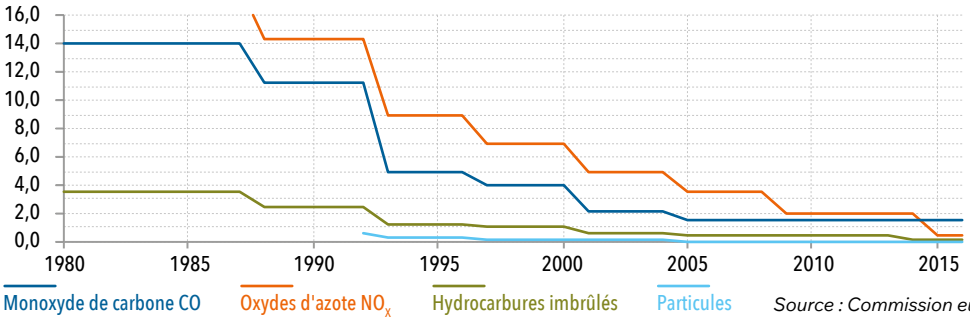
Véhicules industriels (poids lourds)

ÉMISSIONS DES POIDS LOURDS

NORME	DATE	CO	NO_X	HC	PARTIC.
EURO 0	1988/1990	11,20	14,40	2,40	
EURO I	1992/1993	4,90	9,00	1,23	0,36
EURO II	1995/1996	4,00	7,00	1,10	0,15
EURO III	2000/2001	2,10	5,00	0,66	0,13
EURO IV	2005/2006	1,50	3,50	0,46	0,02
EURO V	2008/2009	1,50	2,00	0,46	0,02
EURO VI	2014	1,50	0,40	0,13	0,01

Mesure sur cycle stabilisé (ESC European Steady Cycle) *Source : Commission européenne*

VÉHICULES INDUSTRIELS : ÉMISSIONS UNITAIRES RÉGLEMENTAIRES
(GRAMMES / KILOWATT-HEURE) (AU BANC MOTEUR, PONDÉRÉ PAR LES DURÉES D'UTILISATION)



Source : Commission européenne

En raison de la très grande variété des véhicules industriels quant à leurs masses (de plus de 3,5 tonnes à 44 tonnes) et à leurs puissances, les émissions ne peuvent pas être exprimées en g/km comme pour les véhicules légers. Elles sont donc exprimées par rapport à l'énergie produite, soit en g/kWh.
Les premières réglementations remontent à 1983 (règlement R49) pour le CO et les hydrocarbures. La norme pour les particules remonte à 1992.

Selon les normes auxquelles ils satisfont, c'est à dire selon leur année de mise en circulation, les camions reçoivent les qualifications, avec des conventions analogues à celles des véhicules légers (mais ici en chiffres romains) ; soit pour les nouveaux types de véhicules : non-euro (avant 1988), euro 0 (1988), euro I (1992), euro II (1996), euro III (2000), euro IV (2005), euro V (2008), euro VI (2014).

Émissions globales en France

Le Citepa, qui constitue l'organisme de référence en la matière, calcule chaque année les émissions de polluants qu'émettent sur l'ensemble du territoire national les différents secteurs de l'économie (industrie, résidentiel, tertiaire, agriculture, transports, etc.). Ces calculs sont conduits conformément au protocole dit "Coralie/Secten" (pour SECTeurs économiques et ENergie). Comme l'indique le Citepa, les séries sont « *régulièrement révisées et complétées afin de tenir compte de l'amélioration permanente des connaissances, des méthodes d'estimation et des règles de restitution* ».

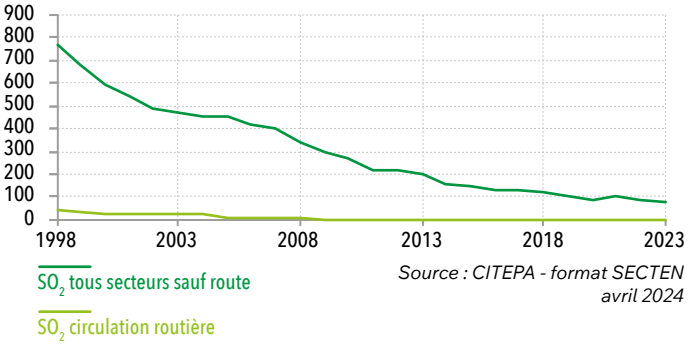
Les séries publiées par le Citepa correspondent à des calculs (conduits selon des protocoles rigoureux et réglementaires). Il ne s'agit donc pas de mesures *in situ*. Cette précision apparaît utile car la confusion est parfois faite entre les deux types d'évaluation, l'une concernant les émissions calculées, l'autre les concentrations mesurées dans l'air.

Il va de soi que les émissions et les concentrations évoluent dans le même sens, en considérant des territoires étendus et des périodes suffisamment longues.

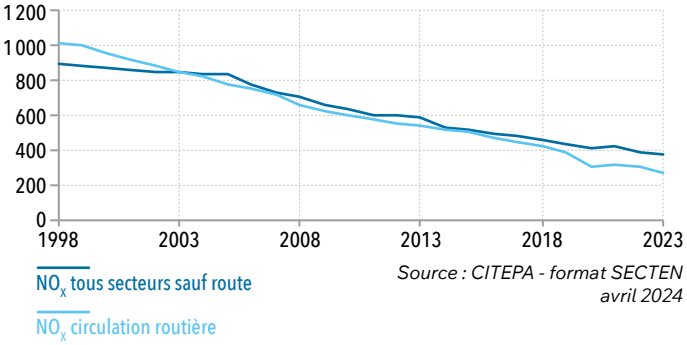
Le secteur économique désigné ici par « circulation routière » concerne les émissions de tous les véhicules (voitures, poids lourds, deux-roues, immatriculations françaises et étrangères) sur le territoire français métropolitain (dans le système Secten, ce secteur est désigné par « transport routier », terme ambigu car il est généralement réservé au transport routier de marchandises).

Les graphiques ci-après permettent de comparer les masses émises et leurs évolutions, respectivement par la circulation routière et par tous les autres secteurs économiques (production d'énergie, industrie, résidentiel et tertiaire, agriculture, etc.).

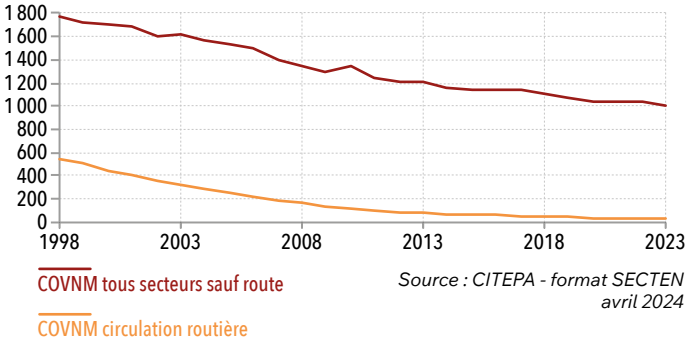
ÉMISSIONS DE SO_2 (MILLIERS DE TONNES)



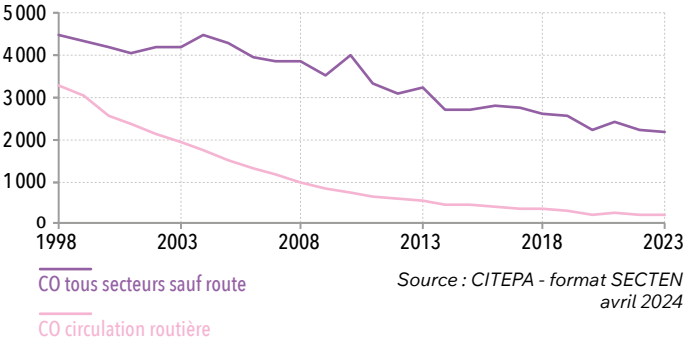
ÉMISSIONS DE NO_X (MILLIERS DE TONNES)



ÉMISSIONS DE COV NON MÉTHANIQUES (MILLIERS DE TONNES)



ÉMISSIONS DE CO (MILLIERS DE TONNES)



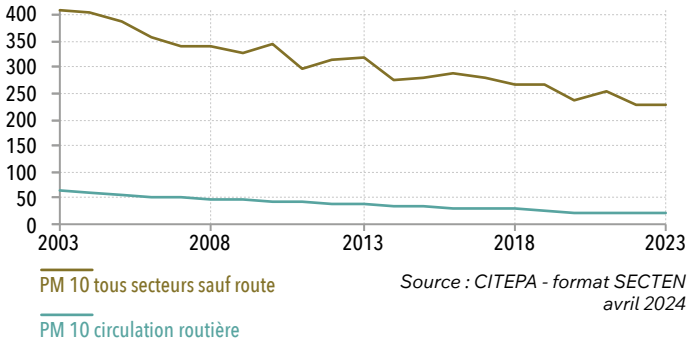
Les plafonds d'émissions nationaux imposés aux États au titre de la pollution transfrontière à longue distance (protocole dit « de Göteborg ») ont été revus en mai 2012, sous forme d'une réduction en 2020 par rapport à l'année de référence 2005. Le tableau ci-dessous indique l'évolution des émissions pendant les dix dernières années ainsi que les nouveaux objectifs fixés en France par le code de l'environnement. Ces objectifs sont atteints en termes de SO_2, NO_X et particules ; par contre, l'objectif en termes de COVNM n'est pas encore atteint, mais pas du fait de la circulation routière.

ÉMISSIONS TOTALES ET PLAFONDS NATIONAUX D'ÉMISSIONS DE 2020 À 2023 (MILLIERS DE TONNES)

	2005	2014	2015	2016	2017	2018	2019	2020	2021	2022	2023	OBJECTIFS DE 2020 À 2024
SO_2	457	157	150	134	129	122	101	91	102	89	**82**	206
NO_X	1 611	1 046	1 022	971	937	885	832	720	744	698	**651**	806
COVNM	1 794	1 233	1 204	1 196	1 193	1 153	1 121	1 080	1 077	1 065	**1 042**	1 022
PM 2,5	342	227	229	235	223	211	206	177	194	170	**168**	250

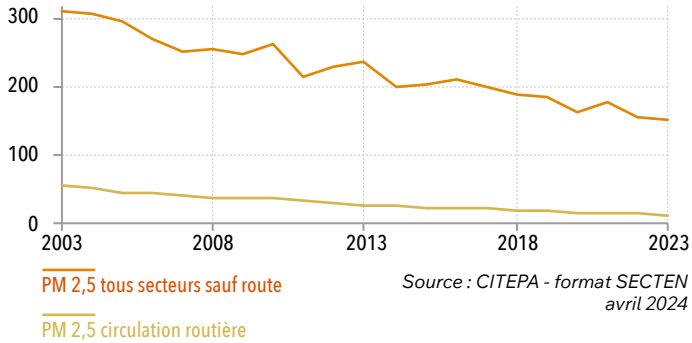
Source : CITEPA ; Commission européenne

ÉMISSIONS DE PM 10 (MILLIERS DE TONNES)



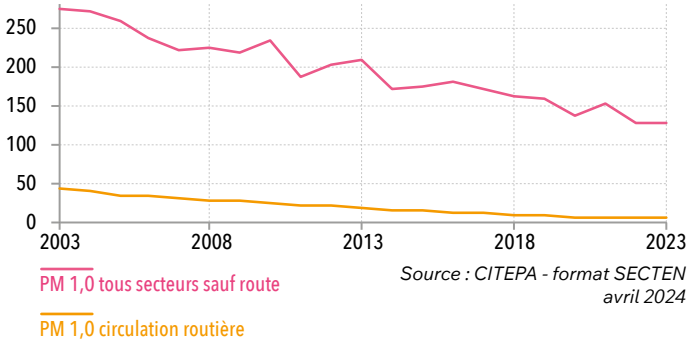
Source : CITEPA - format SECTEN avril 2024

ÉMISSIONS DE PM 2,5 (MILLIERS DE TONNES)



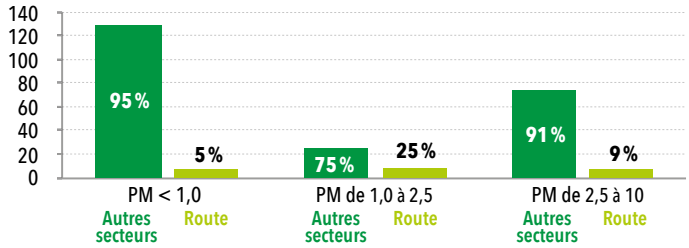
Source : CITEPA - format SECTEN avril 2024

ÉMISSIONS DE PM 1,0 (MILLIERS DE TONNES)



Source : CITEPA - format SECTEN avril 2024

MASSES DE PARTICULES ÉMISES EN 2023 PAR FRACTIONS GRANULAIRES (MILLIERS DE TONNES) **ET RÉPARTITION ENTRE ROUTE ET AUTRES SECTEURS POUR CHAQUE FRACTION**



Source : CITEPA - format SECTEN - avril 2024

Les graphiques précédents sont relatifs :

- aux quatre principaux **polluants chimiques :** dioxyde de soufre (SO_2), oxydes d'azote (NO_X, somme pondérée du monoxyde NO et du dioxyde NO_2), composés organiques volatils hors méthane (COVNM), monoxyde de carbone (CO) ;
- aux **particules** (**PM**, en anglais particulate matter), parmi lesquelles on distingue les PM10 de « diamètre » inférieur à 10 micromètres, les PM2,5 de diamètre inférieur à 2,5 micromètres et les PM1,0 de diamètre inférieur à 1 micromètre. *Les masses de ces trois catégories ne doivent pas être additionnées, puisque la masse des PM10 englobe celles des catégories de dimensions inférieures, et ainsi de suite.*

Quels que soient les polluants considérés (chimiques ou particulaires), les émissions totales et celles de la circulation routière sont en décroissance depuis près de vingt ans. Pour la circulation routière, cette décroissance est due à la sévèrisation progressive des normes « euro » (voir p.113 et suivante), et notamment à la généralisation des dispositifs de capture ou de retraitement des particules des moteurs diesel (dont les filtres à particules).

L'histogramme ci-dessus illustre la masse des émissions de particules pour les trois classes granulaires, ainsi que leur répartition en pourcentages entre la circulation routière et les autres secteurs. Les émissions de la circulation routière résultent de la combustion du gazole ainsi que des phénomènes d'attrition et d'usure (chaussées, pneus, freins, etc.). Les particules inférieures à 1 micromètre sont pratiquement toutes issues de la combustion du gazole.

POURCENTAGE DES ÉMISSIONS DE LA CIRCULATION ROUTIÈRE DANS LE TOTAL DES ÉMISSIONS

	1995	2013	2014	2015	2016	2017	2018	2019	2020	2021	2022	2023
SO_2	12 %	0 %	1 %	1 %	1 %	1 %	1 %	1 %	1 %	1 %	1 %	**1 %**
NO_X	58 %	48 %	49 %	49 %	49 %	48 %	47 %	47 %	42 %	43 %	44 %	**42 %**
COVNM	28 %	6 %	6 %	6 %	5 %	5 %	5 %	4 %	3 %	3 %	3 %	**3 %**
CO	47 %	14 %	15 %	14 %	13 %	12 %	11 %	10 %	9 %	9 %	9 %	**9 %**
PM 1,0	17 %	9 %	9 %	8 %	7 %	7 %	7 %	6 %	5 %	5 %	5 %	**5 %**
PM 2,5	18 %	11 %	12 %	11 %	10 %	10 %	10 %	9 %	8 %	8 %	9 %	**8 %**
PM 10	15 %	10 %	11 %	10 %	10 %	10 %	9 %	9 %	8 %	8 %	9 %	**9 %**

Source : CITEPA / format SECTEN - avril 2024

Comme l'indique le tableau ci-dessus, **la route est très minoritaire dans les émissions,** même pour le Nox pour lequel elle ne représente plus que 42 % des émissions. Quant au SO_2 routier, il a pratiquement disparu depuis 2005, du fait des nouvelles teneurs en soufre des carburants.

Émissions globales en France

La communauté internationale cherche à limiter l'augmentation des concentrations de gaz à effet de serre (GES) dans l'atmosphère, considérée comme responsable d'un « changement climatique ». Elle organise périodiquement des rencontres au cours desquelles sont examinés l'état des connaissances et les dispositions à prendre. Après le protocole de Kyoto, en 1997, qui prévoyait – entre autres dispositions – l'engagement des pays industrialisés de diminuer leur production globale de GES, soient six gaz : CO_2, CH_4, N_2O, HFC, PFC et SF_6, les objectifs de réduction ont été revus à la baisse en 2009 puis en octobre 2014.
L'année de référence est l'année 1990, et l'objectif de réduction pour l'Union européenne, dans son ensemble, a été porté à 20 % pour 2020 et 40 % pour 2030. Chaque pays s'est vu fixer un objectif de réduction.

Le Citepa (voir page précédente) calcule les émissions annuelles de GES selon le « format » Coralie-Secten, exprimées en tonnes de CO_2 équivalent. Les tableaux ci-dessous et les graphiques ci-contre fournissent un aperçu des valeurs ainsi calculées. On a distingué ici les émissions dues à la circulation routière et celles dues à tous les autres secteurs d'activité.

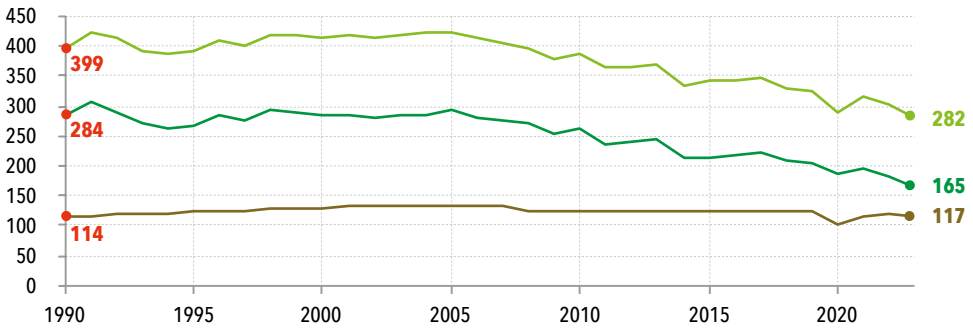
Le nouveau format de calcul « Secten » utilisé depuis 2007 correspond sensiblement au périmètre technique des engagements internationaux de la France (dont le protocole de Kyoto). C'est ainsi que les émissions et les absorptions (puits de carbone) résultant, selon la formule officielle, de l'« Utilisation des Terres, Changement d'Affectation des Terres et Foresterie » (UTCATF), ont été exclues des bilans.

ÉMISSIONS DE CO_2 HORS UTCATF

	1990	2005	2013	2014	2015	2016	2017	2018	2019	2020	2021	2022	2023
ÉMISSIONS TOTALES (MILLIONS DE TONNES DE CO_2)	399	425	368	336	341	344	347	332	325	290	315	303	**282**
ÉMISSIONS DE LA CIRCULATION ROUTIÈRE (MILLIONS DE TONNES DE CO_2)	114	133	124	124	126	126	126	123	122	104	117	120	**117**
POURCENTAGE DES ÉMISSIONS DE LA CIRCULATION ROUTIÈRE	29 %	31 %	34 %	37 %	37 %	37 %	36 %	37 %	38 %	36 %	37 %	40 %	**41 %**

Source : CITEPA - format SECTEN - avril 2024

ÉMISSIONS DE CO_2 HORS UTCATF (MILLIONS DE TONNES DE CO_2)



CO_2 total hors UTCATF — CO_2 tous secteurs sauf routier — CO_2 secteur routier

Source : CITEPA - format SECTEN - avril 2024

En rouge, valeurs en 1990, année de référence du protocole dit "de Kyoto".

La circulation routière génère 41 % des émissions de CO_2 en France.

La circulation routière émet presque exclusivement du CO_2 (et accessoirement du HFC, gaz réfrigérant utilisé pour la climatisation).
Les émissions de CO_2 sont directement proportionnelles à la consommation de carburants pétroliers, constitués en quasi-totalité par des hydrocarbures saturés (alcanes) qui comportent dans leur masse 75 % à 84 % de carbone. A l'issue de la combustion, le carbone des carburants se retrouve presque intégralement dans les gaz d'échappement, combiné à l'oxygène de l'air sous forme de dioxyde de carbone CO_2, ou de monoxyde de carbone CO qui se transforme en CO_2.
On peut donc considérer qu'un moteur émet autant de carbone qu'il en consomme sous forme de carburant (et 3,67 fois plus de CO_2, rapport des masses moléculaires).

Les consommations de carburants étant généralement exprimées en litres/100 km, et compte tenu des masses volumiques (densités) respectives :
- 1 litre d'essence consommé produit environ 2,35 kg de CO_2
- 1 litre de gazole consommé produit environ 2,60 kg de CO_2

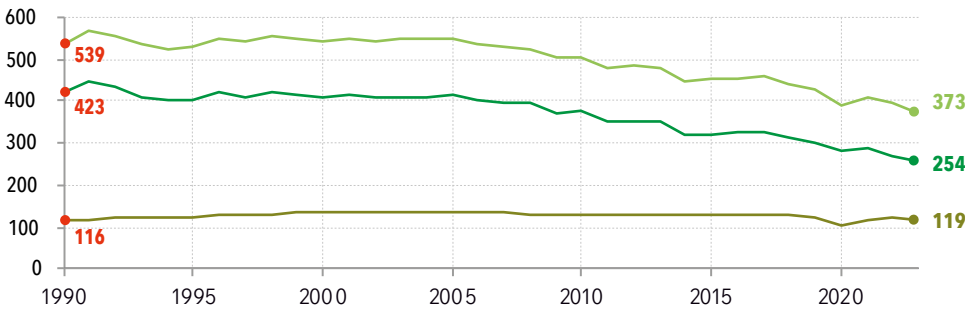
Les émissions de CO_2 de la circulation routière avaient augmenté entre 1990 et 2001 ; depuis lors, elles étaient quasi stables. En 2020, avec la crise sanitaire, elles ont baissé de plus de 16 % ; depuis 2021, elles sont remontées mais restent cependant en 2023 4 % au-dessous de celles de 2019. Leur proportion dans les émissions globales est, en 2023, d'environ 41 % (32 % par rapport à l'ensemble des GES).

ÉMISSIONS DE GES HORS UTCATF

	1990	2005	2013	2014	2015	2016	2017	2018	2019	2020	2021	2022	2023
ÉMISSIONS TOTALES (MILLIONS DE TONNES DE CO_2 ÉQUIVALENT)	539	550	482	450	454	456	458	439	429	389	412	396	**373**
ÉMISSIONS DE LA CIRCULATION ROUTIÈRE (MILLIONS DE TONNES DE CO_2 ÉQUIVALENT)	116	136	129	129	130	130	130	127	126	107	120	123	**119**
POURCENTAGE DES ÉMISSIONS DE LA CIRCULATION ROUTIÈRE	22 %	25 %	27 %	29 %	29 %	29 %	28 %	29 %	29 %	27 %	29 %	31 %	**32 %**

Source : CITEPA / format SECTEN - avril 2024

ÉMISSIONS DE GES HORS UTCATF (MILLIONS DE TONNES DE CO_2 ÉQUIVALENT)



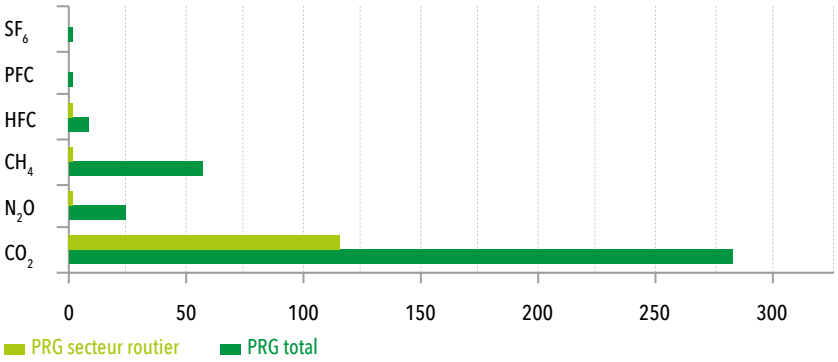
PRG total hors UTCATF — PRG tous secteurs sauf routier — PRG secteur routier

Source : CITEPA - format SECTEN - avril 2024

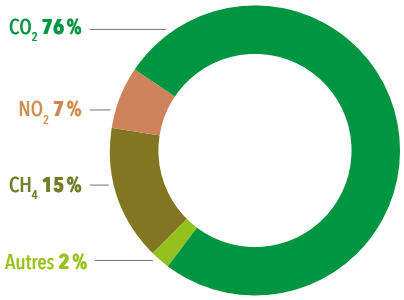
En rouge, valeurs en 1990, année de référence du protocole dit "de Kyoto".

Les émissions de la circulation routière représentent 32 % des émissions de GES.

ÉMISSIONS DE GES : POTENTIELS DE RÉCHAUFFEMENT GLOBAL (PRG) EN 2023 HORS UTCATF (MILLIONS DE TONNES D'ÉQUIVALENT CO_2)



CONTRIBUTIONS DES GAZ À EFFET DE SERRE AU PRG EN 2023 HORS UTCATF (POURCENTAGES)



Source : CITEPA - format SECTEN - avril 2024

Les graphiques ci-dessus indiquent dans quelles proportions interviennent les différents GES au sein du « potentiel de réchauffement global » (PRG). Les émissions en volume de chacun des GES sont exprimées en « CO_2 équivalent ». Elles sont pondérées par leurs PRG calculés sur une période conventionnelle de cent ans : en effet, le potentiel de réchauffement dépend à la fois de l'activité du gaz et de sa durée de présence dans l'atmosphère.
Le choix d'une période conventionnelle plus courte renforcerait l'importance des autres GES par rapport au CO_2. En effet, ces gaz, en particulier le méthane CH_4, sont beaucoup plus actifs que le CO_2 mais leur durée de présence est réputée plus courte.

Toutes ces données démontrent que les émissions totales décroissent régulièrement depuis plus de 10 ans en France : hors UTCATF, depuis 1990, **les émissions de tous GES ont diminué de 26,5 %.** Les émissions de la circulation sont quasi constantes depuis 10 ans (hormis en 2020 du fait de la crise sanitaire).

Émissions globales en Europe

Au terme du protocole dit « de Kyoto », l'Union européenne à 15 s'était engagée collectivement à réduire de 8 % ses émissions de GES entre la date de référence de 1990 et la moyenne de la période 2008-2012. L'amendement de Doha, en décembre 2012, a établi une seconde période d'engagement pour les années 2013-2020, avec un objectif de réduction de 20 % par rapport au niveau de 1990 pour l'Union européenne dans son ensemble ; une répartition interne a ensuite été opérée entre tous les États de l'UE, chacun d'eux s'étant vu assigner un objectif particulier. Le 14 mars 2023, la commission européenne a fixé pour 2030 des objectifs de réduction des gaz à effet de serre beaucoup plus contraignants.

Les tableaux et graphiques ci-dessous montrent que l'UE dans son ensemble aura de sérieux efforts à accomplir pour respecter ces nouveaux objectifs.

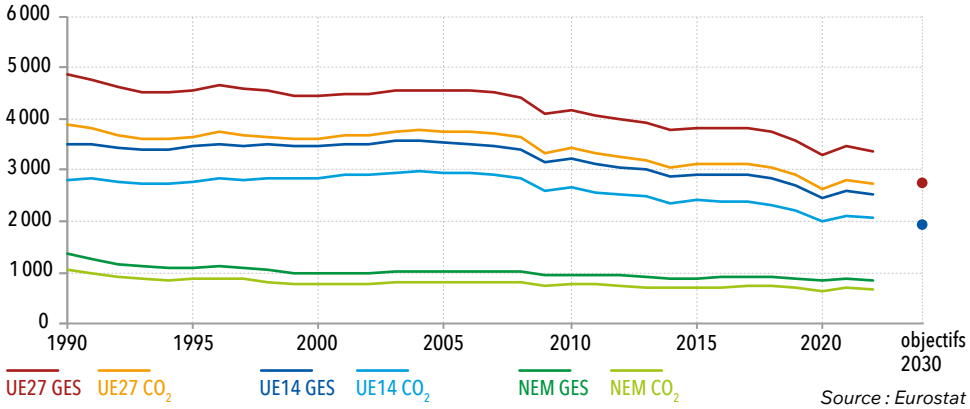
UNION EUROPÉENNE : ÉMISSIONS GLOBLALES DE GES ET DE CO_2 (HORS UTCATF)

	1990	2013	2014	2015	2016	2017	2018	2019	2020	2021	2022	OBJECTIFS 2030
MILLIONS DE TONNES DE GES : POTENTIEL DE RÉCHAUFFEMENT GLOBAL EN CO_2 ÉQUIVALENT												
UNION EUROPÉENNE (UE 14)	3 493	3 003	2 880	2 917	2 908	2 902	2 825	2 707	2 465	2 583	**2 516**	1 944
NOUVEAUX ÉTATS MEMBRES (13)	1 374	905	888	895	907	934	926	885	839	889	**858**	
UNION EUROPÉENNE (UE 27)	4 867	3 909	3 768	3 812	3 815	3 836	3 751	3 591	3 304	3 472	**3 375**	2 766
MILLIONS DE TONNES DE CO_2												
UNION EUROPÉENNE (UE 14)	2 811	2 477	2 358	2 403	2 396	2 392	2 325	2 220	1 989	2 115	**2 070**	
NOUVEAUX ÉTATS MEMBRES (13)	1 069	714	697	703	715	740	734	697	653	703	**679**	
UNION EUROPÉENNE (UE 27)	3 880	3 191	3 054	3 105	3 111	3 132	3 059	2 917	2 642	2 818	**2 749**	

Source : Eurostat

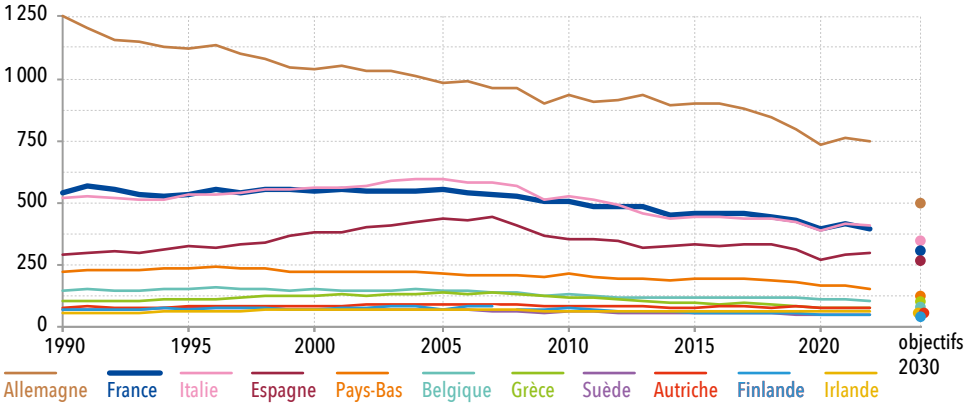
L'UE dans son ensemble doit progresser pour respecter les objectifs 2030 de réduction des GES.

UNION EUROPÉENNE : ÉMISSIONS DE GAZ À EFFET DE SERRE GES ET DE CO_2 ET OBJECTIFS 2030 (POTENTIEL DE RÉCHAUFFEMENT GLOBAL EN MILLIONS DE TONNES DE CO_2 ÉQUIVALENT) **HORS UTCATF**



Source : Eurostat

UNION EUROPÉENNE À 14 : ÉMISSIONS DE GAZ À EFFET DE SERRE ET OBJECTIFS 2030
(POTENTIEL DE RÉCHAUFFEMENT GLOBAL EN MILLIONS DE TONNES DE CO_2 ÉQUIVALENT)



Source : Eurostat

Dans l'UE14, ce sont l'Allemagne, la France et l'Italie qui doivent progresser le plus en termes d'émissions de CO_2 pour atteindre les objectifs 2030.

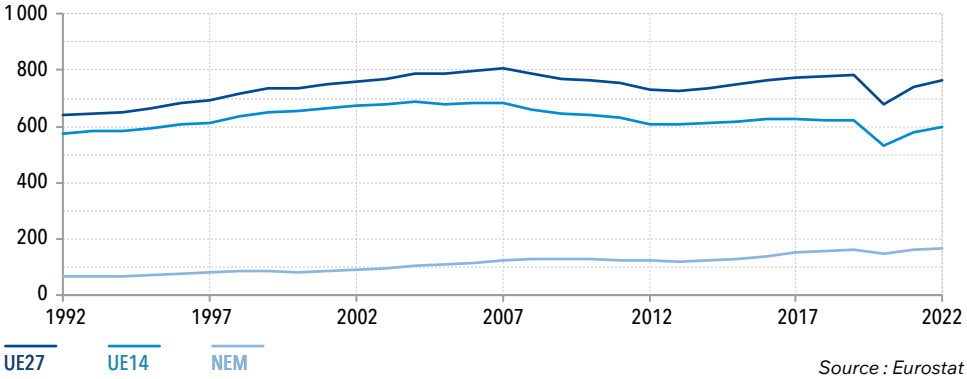
Émissions CO_2 de la circulation routière en Europe

Les graphiques ci-dessous indiquent l'évolution des émissions de CO_2 par la circulation routière dans l'ensemble de l'Union européenne, et dans un certain nombre d'États de l'UE14.
De 2008 à 2019, les émissions étaient quasi stables dans l'UE14, hormis en Allemagne et en Espagne où elles continuaient à croître légèrement. Par contre, elles avaient tendance à croître légèrement dans les nouveaux États membres, malgré une stabilité dans la quasi-totalité des pays hormis en Bulgarie, Hongrie, Pologne et Roumanie. Avec la crise sanitaire, en 2020, les émissions ont baissé dans tous les pays, mais de manière plus faible dans les nouveaux États membres. En 2021 et 2022, les émissions des pays de l'UE sont remontées, surtout en France et en Espagne, et de manière irrégulière dans les autres pays, sans toutefois atteindre au global les niveaux de 2019.

Le tableau de la page suivante fournit le détail, État par État, des émissions globales de CO_2 et de celles dues à la circulation routière en 2022. Il indique aussi quelques ratios (émissions par rapport à la population, au PIB, aux véhicules).

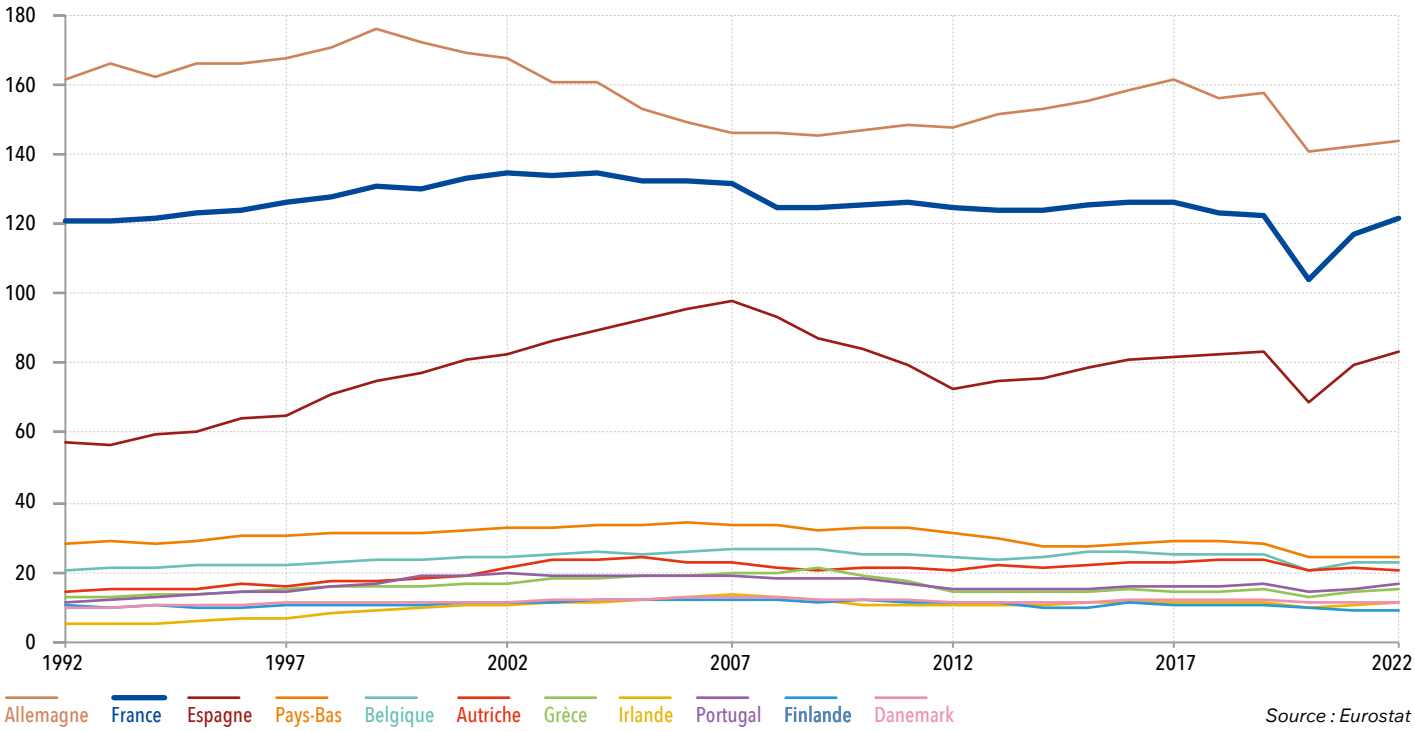
Les émissions de CO_2 de la circulation routière évoluent très peu dans l'UE27.

UNION EUROPÉENNE : ÉMISSIONS DE CO_2 DE LA CIRCULATION ROUTIÈRE
(MILLIONS DE TONNES DE CO_2)



Source : Eurostat

UNION EUROPÉENNE À 14 : ÉMISSIONS DE CO_2 DE LA CIRCULATION ROUTIÈRE (MILLIONS DE TONNES DE CO_2)



Source : Eurostat

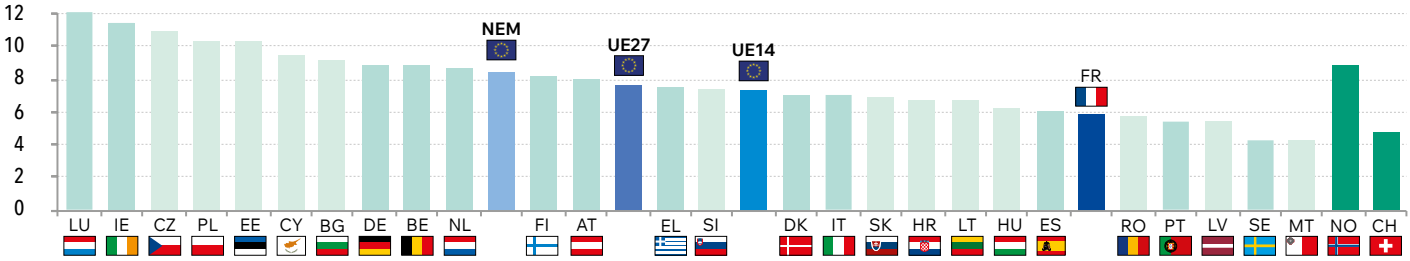
Émissions de CO_2 en 2022

CONSOMMATION D'ÉNERGIE FINALE DANS LES TRANSPORTS

				ÉMISSIONS TOTALES				ÉMISSIONS DE LA CIRCULATION ROUTIÈRE SEULE			
			POPULATION (MILLIONS D'HABITANTS)	ÉMISSIONS DE CO_2 (MILLIONS DE TONNES)	PIB EN 2022 (MILLIARDS D'EUROS)	ÉMISSIONS DE CO_2 (TONNES PAR HABITANT)	ÉMISSIONS DE CO_2 (TONNES PAR M€ DE PIB)	ÉMISSIONS DE CO_2 (MILLIONS DE TONNES)	VÉHICULES (MILLIONS)	ÉMISSIONS DE CO_2 (TONNES PAR HABITANT)	ÉMISSIONS DE CO_2 (TONNES PAR VÉHICULE)
UE14	BE	BELGIQUE	11,6	96	502	8,2	190	23	6,9	2,0	3,3
NEM	BG	BULGARIE	6,8	42	71	6,2	596	10	3,3	1,4	3,0
NEM	CZ	RÉP. TCHÈQUE	10,5	97	238	9,3	408	18	6,8	1,8	2,7
UE14	DK	DANEMARK	5,9	30	337	5,1	89	11	3,2	1,9	3,5
UE14	DE	ALLEMAGNE	83,2	679	3 602	8,2	188	142	52,2	1,7	2,7
NEM	EE	ESTONIE	1,3	10	31	7,8	331	2	1,0	1,7	2,4
UE14	IE	IRLANDE	5,1	38	426	7,4	88	10	2,7	2,0	3,8
UE14	EL	GRÈCE	10,6	58	182	5,4	317	14	6,8	1,4	2,1
UE14	ES	ESPAGNE	47,4	230	1 207	4,9	191	79	30,0	1,7	2,6
UE14	FR	FRANCE	65,2	316	2 501	4,9	127	117	44,0	1,8	2,7
NEM	HR	CROATIE	3,9	17	58	4,5	299	6	2,0	1,5	3,0
UE14	IT	ITALIE	59,0	337	1 788	5,7	189	95	44,2	1,6	2,1
NEM	CY	CHYPRE	0,9	7	24	7,8	293	2	0,7	2,2	2,9
NEM	LV	LETTONIE	1,9	7	34	3,9	216	3	0,8	1,7	3,7
NEM	LT	LITUANIE	2,8	14	56	4,9	247	6	1,7	2,1	3,4
UE14	LU	LUXEMBOURG	0,6	8	72	13,1	117	5	0,5	7,5	10,0
NEM	HU	HONGRIE	9,7	49	154	5,0	316	14	4,6	1,4	3,0
NEM	MT	MALTE	0,5	2	15	3,1	107	1	0,4	1,1	1,5
UE14	NL	PAYS-BAS	17,6	140	856	8,0	164	24	9,9	1,4	2,5
UE14	AT	AUTRICHE	9,0	66	406	7,4	163	21	5,7	2,4	3,7
NEM	PL	POLOGNE	37,7	332	575	8,8	577	66	29,6	1,8	2,2
UE14	PT	PORTUGAL	10,4	40	214	3,9	187	15	7,0	1,5	2,2
NEM	RO	ROUMANIE	19,0	77	241	4,1	320	19	8,7	1,0	2,1
NEM	SI	SLOVÉNIE	2,1	13	52	6,2	250	5	1,3	2,4	3,9
NEM	SK	SLOVAQUIE	5,4	35	99	6,5	357	7	3,1	1,3	2,3
UE14	FI	FINLANDE	5,5	38	252	6,8	151	9	4,3	1,7	2,2
UE14	SE	SUÈDE	10,5	39	538	3,7	72	14	5,7	1,3	2,5
		UE14	342	2 115	12 883	6,2	164	581	223	1,7	2,6
		NEM	103	703	1 648	6,9	426	159	64	1,5	2,5
		UE 27	444	2 818	14 532	6,3	194	740	287	1,7	2,6
	NO	NORVÈGE	5,4	41	414	7,5	99	9	3,6	1,6	2,4
	CH	SUISSE	8,7	36	677	4,1	53	13	5,2	1,5	2,6

Source : Eurostat

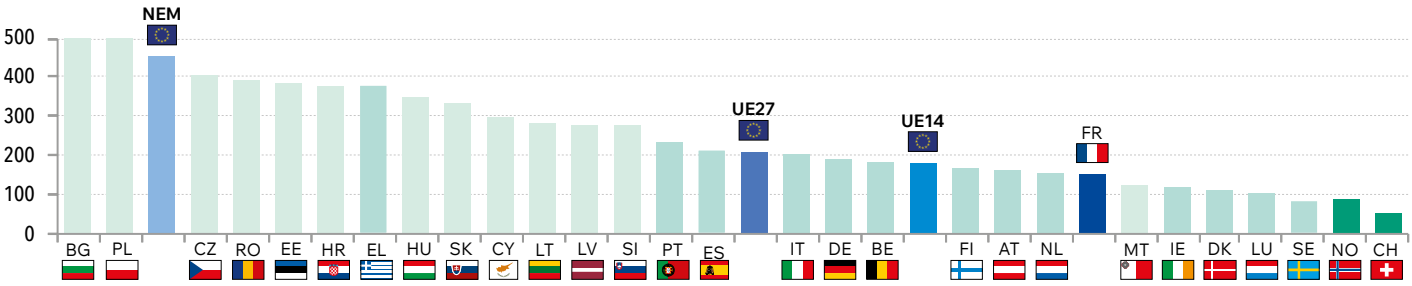
UNION EUROPÉENNE : ÉMISSIONS GLOBALES DE CO_2 PAR HABITANT EN 2022 (TONNES PAR HABITANT)



(Le Luxembourg est hors échelle)

Source : Eurostat

UNION EUROPÉENNE : ÉMISSIONS GLOBALES DE CO_2 PAR UNITÉ DE PIB EN 2022 (TONNES PAR MILLION D'EUROS)



(La Bulgarie et la Pologne sont hors échelle)

Source : Eurostat

Marché des quotas d'émissions de CO_2

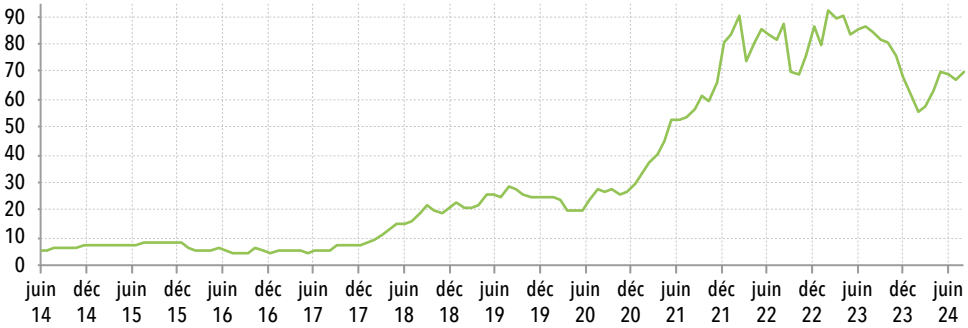
La directive européenne 2003/87 du 13 octobre 2003 transposée par l'ordonnance 2004-330 du 15 avril 2004 a institué à compter du 1er janvier 2005 un système communautaire d'échanges de quotas d'émission de CO_2 (seul GES actuellement coté). **Un « quota » correspond à 1 tonne de CO_2.** Ce marché s'adresse pour le moment à des industriels et à des producteurs d'énergie (environ 1 100 installations concernées en France) qui peuvent s'échanger des quotas en fonction de leurs besoins ou de leurs excédents par rapport à leur allocation annuelle. Il a été initialisé par le premier plan national d'allocation de quotas (PNAQ) pour la 1re phase 2005-2007. La 2e phase était de 2008-2012, référence des engagements de Kyoto, et la 3e phase de 2013 à 2020. La quatrième période, 2021-2030 a débuté en janvier 2021. Les cours de clôture moyens mensuels du marché au comptant sont retracés sur le tableau et le graphique ci-dessous.

MARCHÉ À TERME : COURS DE CLÔTURE MOYENS MENSUELS (EUROS PAR "QUOTA" OU TONNE DE CO_2)

	PHASE II		PHASE III									PHASE IV						
SPOT EUA	JUIN 2011	JUIN 2012	JUIN 2013	JUIN 2014	JUIN 2015	JUIN 2016	JUIN 2017	JUIN 2018	JUIN 2019	JUIN 2020	DÉC. 2020	JUIN 2021	DÉC. 2021	JUIN 2022	DÉC. 2022	JUIN 2023	DÉC. 2024	JUIN 2024
	15,5	7,2	4,2	5,5	7,4	5,6	5,0	15,2	24,9	23,3	29,8	52,6	80,6	83,2	86,7	85,2	68,5	68,9

Source : European Energy Exchange (EEX)

MARCHÉ DU DIOXYDE DE CARBONE : COURS DE CLÔTURE MOYENS MENSUELS
(EUROS PAR "QUOTA" OU TONNE DE CO_2)

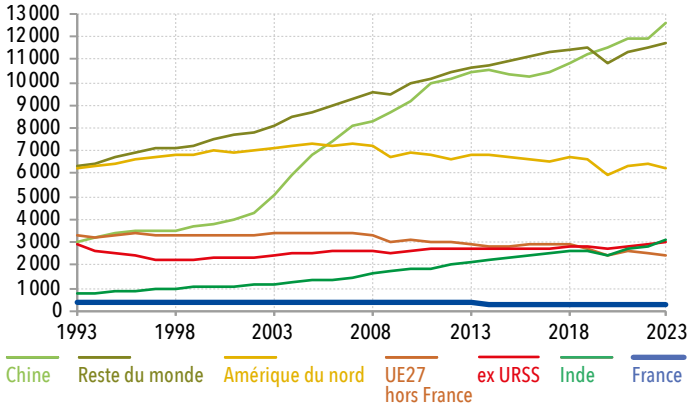


Source : European Energy Exchange (EEX)

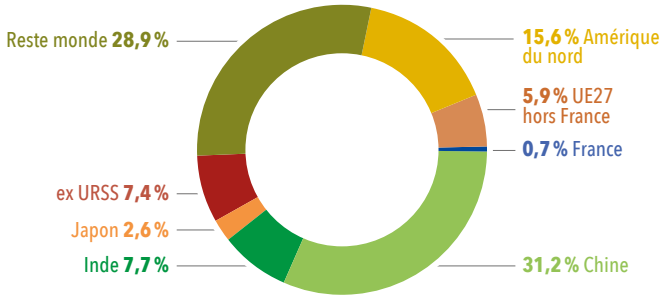
Émissions mondiales de CO_2

La répartition entre États et régions du monde des émissions de CO_2 dues à la combustion des combustibles fossiles est retracée sur les graphiques ci-dessous : évolution depuis 1992 et répartition en 2022 (« puits » non compris). Ces chiffres peuvent différer légèrement des données officielles rassemblées et publiées par l'ONU, mais les ordres de grandeur et les tendances sont claires. On voit notamment que la part de l'Union européenne des vingt-sept (France comprise), qui représentait 14 % des émissions en 1993, n'en représente plus que 6,6 % en 2023. Cette proportion est appelée à diminuer progressivement. **La France seule n'émet que 0,65 % des émissions mondiales de CO_2.** La Chine, qui est le seul pays dont les émissions croissent de manière importante depuis 2001, émet 31,2 % des émissions mondiales de CO_2, plus que l'ensemble de l'Amérique du nord (USA, Canada, Mexique), de l'ex-URSS et du Japon. À signaler également l'Inde dont les émissions dépassent depuis 2014 celles de l'ex-URSS et continuent à croître en 2023.

MONDE : ÉMISSIONS DE CO2 DUES AUX COMBUSTIBLES FOSSILES (PÉTROLE, GAZ ET CHARBON)
(MILLIONS DE TONNES DE CO_2)



RÉPARTITION DES ÉMISSIONS DE CO_2 EN 2023



** moins France*

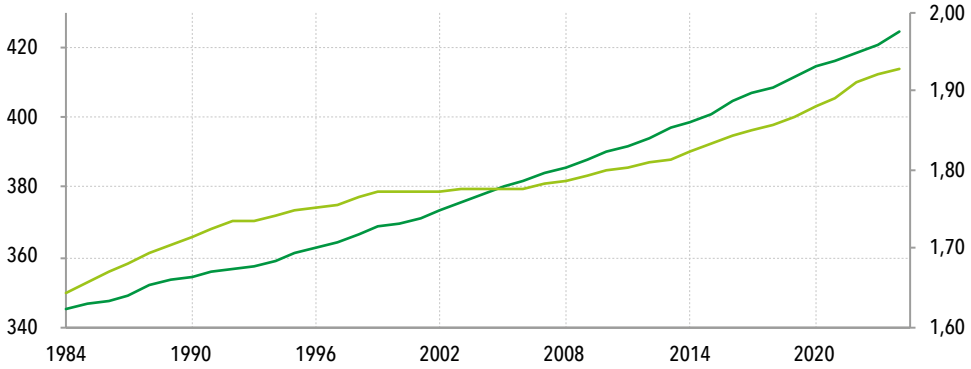
Sources : 2024 Energy Institute Statistical Review of World Energy

Concentrations de GES dans l'air

Les concentrations de gaz à effet de serre dans l'air ambiant sont mesurées par différentes stations dispersées dans le monde entier. Parmi celles-ci, la plus connue est l'observatoire du Earth System Research Laboratory (ESRL) du National Oceanic and Atmospheric Administration (NOAA) situé au sommet du volcan Mauna Loa (altitude 3 400 m) sur une île de l'archipel d'Hawaï. Cet emplacement est éloigné de l'influence de la végétation et des activités humaines ; il fonctionne depuis plus de cinquante ans et procède notamment à des mesures de concentrations de GES dans l'air ambiant.
Les concentrations des deux principaux GES sont mesurées depuis 1959 pour le CO_2 et 1984 pour le CH4. Les évolutions des concentrations en moyennes annuelles, exprimées en parties par million en volume (ppmv), sont retracées dans le graphique ci-dessous.

Depuis 30 ans, les concentrations dans l'air de CO_2 progressent continûment de 0,7 % par an.

CONCENTRATIONS EN GAZ À EFFET DE SERRE MESURÉES À MAUNA LOA
(PARTIES PAR MILLION EN VOLUME PPMV)



Échelle de gauche : CO_2 Échelle de droite : CH_4

Source : NOAA, MLO (Mauna Loa Observatory)

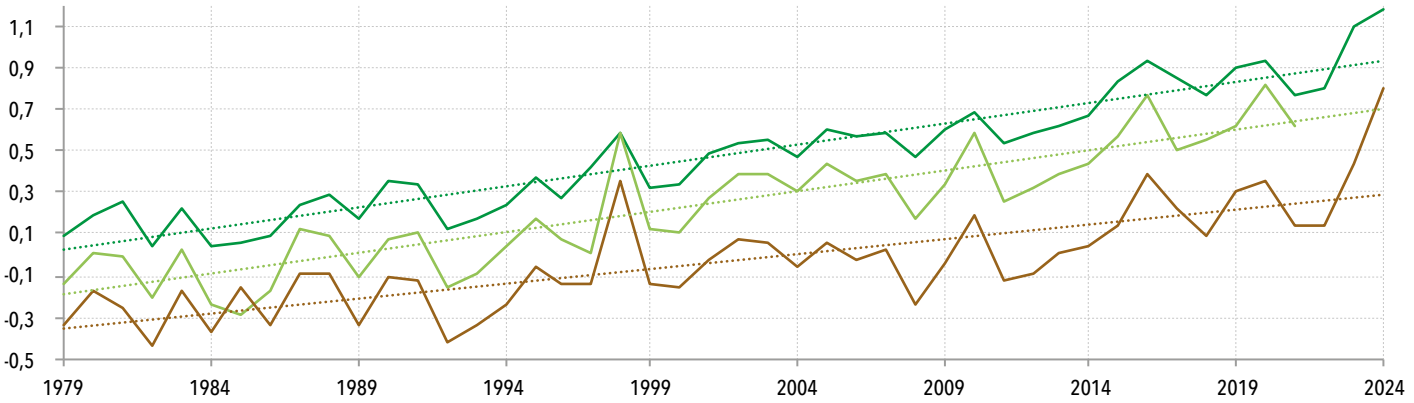
Températures globales

Il est intéressant de mettre en regard des évolutions précédentes **l'évolution de la température moyenne de la basse troposphère** (c'est-à-dire au voisinage du sol ou de la surface des océans). On dispose maintenant d'une série homogène de plus de trente-cinq années grâce à la NASA et à ses satellites dédiés, complétés par des ballons sondes. Les données sont traitées presque en temps réel notamment par trois organismes officiels qui font référence :

- L'Université d'Alabama à Huntsville (UAH) ; National Space Science and Technology Center (NSSTC) ;
- Le Remote Sensing System (RSS) à Santa Rosa (Californie), dont les recherches sont essentiellement soutenues par la NASA ;
- Le Hadley Center à Londres qui complète avec des stations au sol (Hadcrut5).

Le graphique ci-dessous indique l'évolution de la température globale depuis 1979, selon ces trois organismes. Les zéros de référence sont les moyennes de températures sur des périodes différentes pour UAH (1981-2010), RSS (1979-1998) et Hadley (1961-1990), ce qui explique le décalage entre les courbes. Mais les tendances observées sur les lignes en pointillés sur le graphe sont analogues.
Les écarts annuels à ces moyennes sont exprimés en degrés Celsius. Les pics de 1998, 2010, 2016, 2019 et 2024 sont généralement attribués au phénomène périodique dit « El Nino Southern Oscillation, ENSO » particulièrement intense ces années-là.

TEMPÉRATURES GLOBALES (ÉCARTS PAR RAPPORT À LA MOYENNE DE PÉRIODES DE RÉFÉRENCE) (DEGRÉS CELSIUS)



Hadcrut5 Linéaire (Hadcrut5) RSS Linéaire (RSS) UAH Linéaire (UAH)

(Pour 2024 : les 9 premiers mois de l'année)

Source : University of Alabama, Remote Sensing System (California), Hadley Center (UK)

LES DONNÉES ET TENDANCES DES MOBILITÉS

DATAMOVE

One Step Ahead with Data

www.datamove.fr

À retenir

La longueur totale du réseau routier français est de :

1 111 410 km

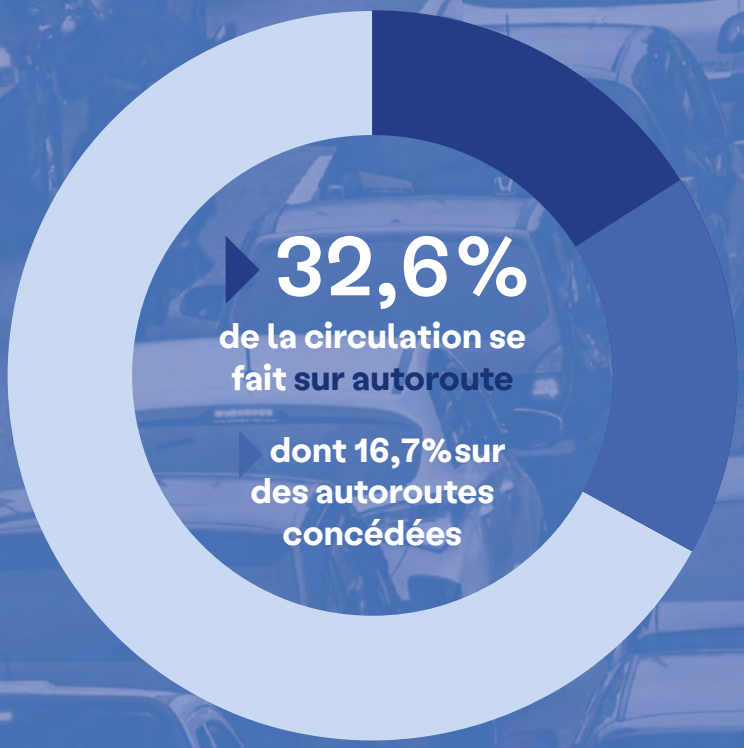
379 091 km
sont gérés par les départements

711 378 km
sont gérés par les communes

604 Mrds km
sont parcourus annuellement dont

7,3%
par des véhicules étrangers et

6,5%
par des poids lourds ou des cars



Auto : flux, trafic, encombrements routiers

57,6%
des encombrements
sont en Île-de-France, dont

21%
sur le boulevard périphérique

11 613 km
sont gérés par l'État dont 6 124 km d'autoroutes ou 2x2 voies

9 328 km
d'autoroutes gérées par des sociétés concessionnaires

74%
des km parcourus par des poids lourds se font sur autoroute

Réseau routier français 128

Densités comparées des réseaux d'autoroutes de l'UE 129

Circulation routière par type de véhicules 130

Circulation routière par type de réseaux 131

Circulation sur autoroutes concédées 132

Parcours annuels 133

Île-de-France : trafic sur les radiales autoroutières et le boulevard périphérique de Paris 134

Circulation routière : encombrements 135

Trafic autoroutier entre la France et l'Espagne 136

Trafic autoroutier entre la France et l'Italie 137

RETOUR SOMMAIRE GÉNÉRAL

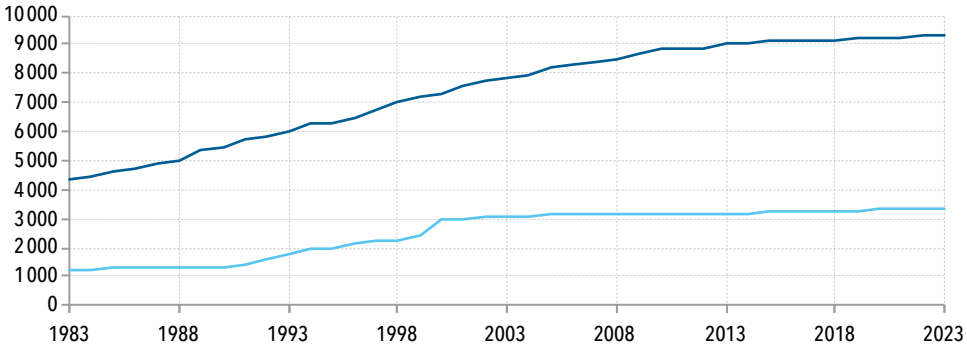
Réseau routier français

LONGUEUR DU RÉSEAU ROUTIER DE FRANCE ENTIÈRE (KILOMÈTRES AU 31 DÉCEMBRE)

	2013	2014	2015	2016	2017	2018	2019	2020	2021	2022	2023
AUTOROUTES CONCÉDÉES	9 048	9 053	9 112	9 137	9 158	9 174	9 184	9 193	9 221	9 310	**9 328**
DONT À 2 X 3 VOIES ET PLUS	2 308	2 318	2 318	2 337	2 337	2 374	2 387	2 422	2 462	2 479	**2 549**
RÉSEAU NON CONCÉDÉ	11 787	11 698	11 700	11 438	11 686	11 681	11 718	11 680	11 689	11 590	**11 613**
AUTOROUTES ET VRU NON CONCÉDÉES	3 163	3 134	3 243	3 219	3 221	3 224	3 278	3 314	3 309	3 297	**3 329**
AUTOROUTES INTERURBAINES	1 914	1 877	1 977	1 975	1 944	1 944	1 993	1 923	1 865	1 865	**1 854**
AUTOROUTES ET VOIES RAPIDES URBAINES	1 249	1 257	1 266	1 244	1 277	1 280	1 285	1 391	1 444	1 432	**1 475**
AUTRES RN	8 624	8 564	8 457	8 219	8 465	8 457	8 440	8 366	8 380	8 293	**8 283**
RN INTERURBAINES CARACT. AUTOROUTIÈRES	2 811	2 740	2 803	2 745	2 773	2 757	2 789	2 803	2 836	2 828	**2 795**
AUTRES ROUTES NATIONALES	5 813	5 824	5 654	5 474	5 692	5 700	5 651	5 563	5 544	5 465	**5 489**
RÉSEAU NATIONAL	**20 835**	**20 751**	**20 812**	**20 575**	**20 844**	**20 855**	**20 902**	**20 873**	**20 910**	**20 900**	**20 941**
RÉSEAU DÉPARTEMENTAL	**377 965**	**379 845**	**381 501**	**379 725**	**381 319**	**377 890**	**378 401**	**378 693**	**378 834**	**378 906**	**379 091**
RÉSEAU COMMUNAL	**666 343**	**681 485**	**681 485**	**687 789**	**699 224**	**704 999**	**704 151**	**704 201**	**704 999**	**704 942**	**711 378**
CHEMINS RURAUX	**600 000**	**600 000**	**600 000**	**600 000**	**600 000**	**600 000**	**600 000**	**600 000**	**600 000**	**600 000**	**600 000**

Source : CEREMA, ASFA,SDES

LONGUEUR DU RÉSEAU D'AUTOROUTES (KILOMÈTRES AU 31 DÉCEMBRE)



Autoroutes concédées — Autoroutes et voies rapides non concédées

Source : CEREMA,SDES

Nouvelle classification du réseau non concédé en 2000

La longueur de réseau d'autoroutes est quasi stable en France depuis 10 ans.

En vertu de la loi relative aux libertés et responsabilités locales (loi n° 2004-809 du 13 août 2004 modifiant entre autres le code de la voirie routière et décret n° 2005-1500 du 5 décembre 2005), un transfert aux départements d'environ 16 000 km de routes nationales a eu lieu entre 2006 et fin 2007 (un transfert de plus de 50 000 km avait déjà eu lieu dans les années 70).

En tenant compte de ces transferts, le réseau routier et autoroutier de la France métropolitaine se compose ainsi au 31 décembre 2023 :

Autoroutes

- concédées : 9 328 km (dont 2 459 km à 2 x 3 voies et 90 km à 2 x 4 voies et plus) auxquels s'ajoutent 80 km d'ouvrages isolés à péages, viaducs et tunnels ;
- non concédées : 3 329 km

Le rythme de construction des autoroutes concédées nouvelles se ralentit progressivement (moins de trente-huit kilomètres par an en moyenne depuis dix ans). Par contre, les sociétés concessionnaires procèdent à l'élargissement à 2 x 3 voies ou 2 x 4 voies des sections les plus fréquentées ainsi qu'à l'agrandissement des aires de stationnement, travaux à l'occasion desquels il est procédé à la modernisation et à la mise aux normes les plus récentes en matière d'environnement et de sécurité.

Routes nationales :
environ 8 283 km (dont 2 795 km à caractéristiques autoroutières). La plupart des routes nationales à chaussées séparées sont mises progressivement aux normes autoroutières.

Le réseau à grande capacité :
autoroutes concédées ou non, voies rapides urbaines, routes à caractéristiques autoroutières et/ou à chaussées séparées, représente près de 15 452 km.

Routes départementales :
379 091 (dont 1 500 km à chaussées séparées).

Routes communales et rues :
711 378 km.

Chemins ruraux :
600 000 km.

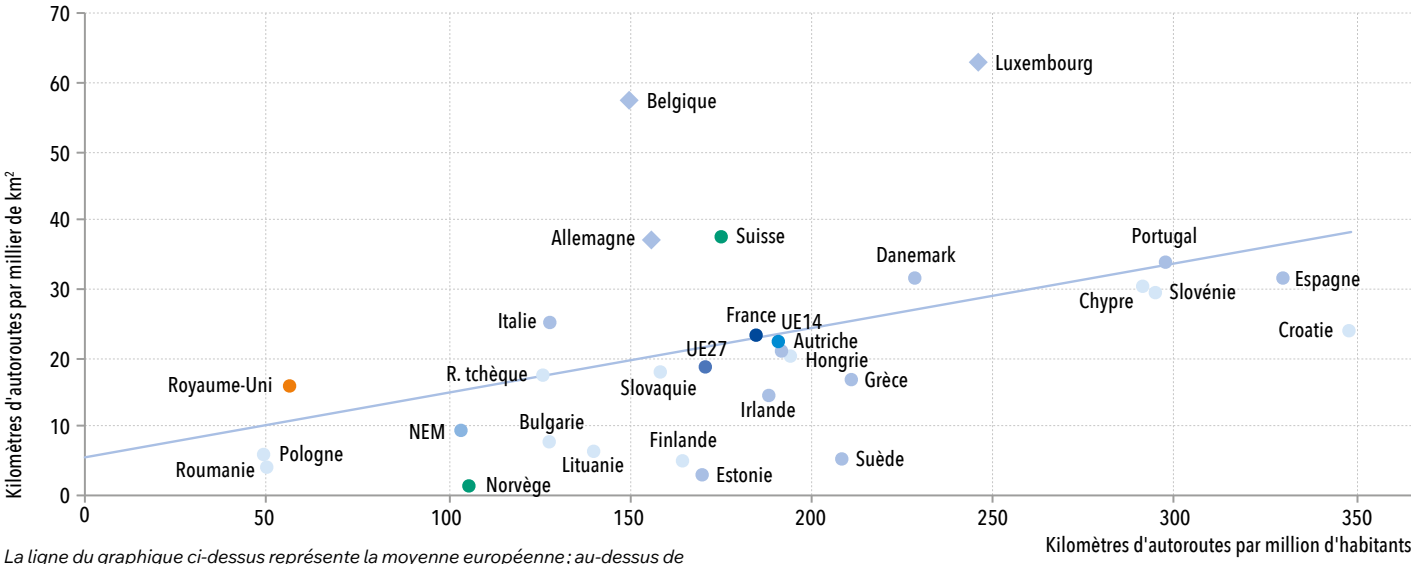
Densités comparées des réseaux d'autoroutes de l'Union européenne

UNION EUROPÉENNE : VOITURES PARTICULIÈRES ET AUTRES VÉHICULES EN 2022

			AUTOROUTES (KM/ MILLIONS D'HAB.)	AUTOROUTES (KM/MILLIERS DE KM²)	AUTOROUTES (KM)	POPULATION (MILLIONS D'HAB.)	SUPERFICIE (MILLIERS DE KM²)	DENSITÉ DE POPULATION (HAB. AU KM²)
UE14	BE	BELGIQUE	150	57	1 763	12	31	383
NEM	BG	BULGARIE	128	7	825	6	111	58
NEM	CZ	RÉP. TCHÈQUE	126	17	1 363	11	79	137
UE14	DK	DANEMARK	228	32	1 355	6	43	138
UE14	DE	ALLEMAGNE	156	37	13 172	84	358	236
NEM	EE	ESTONIE	165	5	225	1	45	30
UE14	IE	IRLANDE	189	14	995	5	70	75
UE14	EL	GRÈCE	212	17	2 205	10	132	79
UE14	ES	ESPAGNE	330	31	15 856	48	506	95
UE14	FR	FRANCE	185	23	12 607	68	549	124
NEM	HR	CROATIE	348	24	1 341	4	57	68
UE14	IT	ITALIE	128	25	7 558	59	302	195
NEM	CY	CHYPRE	294	29	271	1	9	100
NEM	LV	LETTONIE	0	0	0	2	65	29
NEM	LT	LITUANIE	140	6	400	3	65	44
UE14	LU	LUXEMBOURG	247	63	163	1	3	255
NEM	HU	HONGRIE	195	20	1 868	10	93	103
NEM	MT	MALTE	0	0	0	0,5	0,3	1 715
UE14	NL	PAYS-BAS	157	75	2 793	18	37	477
UE14	AT	AUTRICHE	192	21	1 749	9	84	109
NEM	PL	POLOGNE	49	6	1 802	37	312	118
UE14	PT	PORTUGAL	298	34	3 115	10	92	113
NEM	RO	ROUMANIE	50	4	949	19	238	80
NEM	SI	SLOVÉNIE	291	30	616	2	20	104
NEM	SK	SLOVAQUIE	159	18	861	5	49	111
UE14	FI	FINLANDE	170	3	948	6	338	16
UE14	SE	SUÈDE	208	5	2 193	11	447	24
	UE 14	UNION EUROPÉENNE À 14	192	22	66 472	347	2 992	116
	NEM	NOUVEAUX ÉTATS MEMBRES (13)	104	9	10 521	102	1 144	89
	UE 27	UNION EUROPÉENNE À 27	172	19	76 993	449	4 136	109
	UK	ROYAUME-UNI	57	16	3 859	68	244	277
	NO	NORVÈGE	106	2	580	5	384	14
	CH	SUISSE	175	37	1 544	9	41	214

Source : Eurostat, EU Pocket book

UNION EUROPÉENNE : RÉSEAUX D'AUTOROUTES EN FONCTION DES POPULATIONS ET DES SUPERFICIES EN 2022



La ligne du graphique ci-dessus représente la moyenne européenne ; au-dessus de cette ligne figurent naturellement les États les plus densément peuplés de l'UE 14.

Source : Eurostat, EU Pocket book

Circulation routière par type de véhicules

CIRCULATION ROUTIÈRE PAR TYPE DE VÉHICULES (MILLIARDS DE VÉHICULES x KILOMÈTRES)

	2013	2014	2015	2016	2017	2018	2019	2020	2021	2022	2023
VP IMMATRICULÉS EN FRANCE	436	442	448	455	457	455	459	372	406	444	**437**
DONT ESSENCE	102	102	104	109	115	123	135	115	139	164	**174**
DONT DIESEL	334	340	344	346	342	333	325	258	267	280	**264**
VUL IMMATRICULÉS EN FRANCE	79	80	80	82	83	85	87	76	85	85	**84**
DONT ESSENCE	2	1	1	1	1	2	2	2	2	3	**3**
DONT DIESEL	77	78	79	80	82	84	85	74	83	82	**81**
VI IMMATRICULÉS EN FRANCE	25	24	24	25	25	26	26	24	26	26	**26**
BUS ET CARS IMMATRICULÉS FRANCE	2,8	2,8	2,8	2,9	2,8	2,9	2,9	2,2	2,6	2,9	**2,9**
VP & VUL ÉTRANGERS	30	30	29	30	32	33	35	24	27	34	**33**
VI ÉTRANGERS	9	9	10	10	11	11	11	10	11	11	**11**
BUS ET CARS ÉTRANGERS	0,2	0,2	0,2	0,2	0,2	0,2	0,2	0,1	0,1	0,1	**0,2**
DEUX-ROUES ET SOLDES DIVERS	11	11	11	11	11	11	11	10	10	11	**10**
TOTAL GÉNÉRAL	**593**	**599**	**606**	**615**	**623**	**625**	**633**	**518**	**567**	**614**	**604**

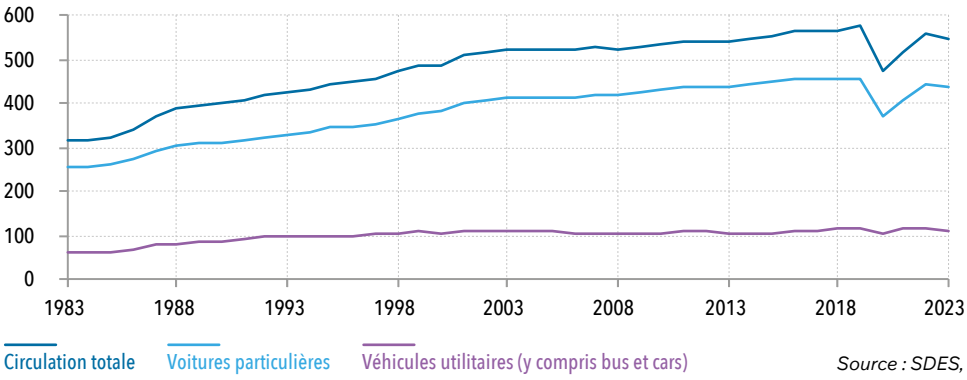
Source : SDES

RÉPARTITION DE LA CIRCULATION ROUTIÈRE PAR TYPE DE VÉHICULES (% DE LA CIRCULATION TOTALE)

	2013	2014	2015	2016	2017	2018	2019	2020	2021	2022	2023
VP IMMATRICULÉS EN FRANCE	73,6 %	73,8 %	73,9 %	73,9 %	73,4 %	72,9 %	72,6 %	71,9 %	71,6 %	72,3 %	**72,4 %**
VUL IMMATRICULÉS EN FRANCE	13,3 %	13,3 %	13,2 %	13,3 %	13,4 %	13,6 %	13,7 %	14,6 %	15,0 %	13,9 %	**13,9 %**
VI IMMATRICULÉS EN FRANCE	4,2 %	4,1 %	4,0 %	4,0 %	4,0 %	4,1 %	4,1 %	4,7 %	4,6 %	4,2 %	**4,2 %**
BUS ET CARS IMM. EN FRANCE	0,5 %	0,5 %	0,5 %	0,5 %	0,5 %	0,5 %	0,5 %	0,4 %	0,5 %	0,5 %	**0,5 %**
VP & VUL ÉTRANGERS	5,1 %	5,0 %	4,9 %	4,8 %	5,1 %	5,4 %	5,5 %	4,6 %	4,7 %	5,5 %	**5,5 %**
VI ÉTRANGERS	1,5 %	1,6 %	1,6 %	1,6 %	1,8 %	1,8 %	1,8 %	2,0 %	2,0 %	1,8 %	**1,8 %**
BUS ET CARS ÉTRANGERS	0,0 %	0,0 %	0,0 %	0,0 %	0,0 %	0,0 %	0,0 %	0,0 %	0,0 %	0,0 %	**0,0 %**
DEUX-ROUES ET SOLDES DIVERS	1,9 %	1,8 %	1,8 %	1,8 %	1,8 %	1,8 %	1,8 %	1,9 %	1,7 %	1,8 %	**1,7 %**
	100 %	100 %	100 %	100 %	100 %	100 %	100 %	100 %	100 %	100 %	**100 %**

Source : SDES

CIRCULATION DES VÉHICULES IMMATRICULÉS EN FRANCE (MILLIARDS DE VÉHICULES x KILOMÈTRES)



Source : SDES,

Par rapport à 2019, la circulation des véhicules légers a baissé en 2023 de 4,7 %; la circulation des véhicules lourds est quant à elle restée constante

La circulation routière est exprimée en kilomètres parcourus annuellement sur le territoire national par l'ensemble des véhicules (véhicules x kilomètres), regroupés par catégories. Des recoupements sont effectués avec les consommations de carburants. Ces données restent approximatives, mais les ordres de grandeur et les tendances sont vraisemblables, notamment la progression lente mais régulière de la circulation globale observée depuis près d'une décennie jusqu'en 2019. En 2020, on retrouve les effets de la crise sanitaire. En 2021 et 2022, la circulation globale est remontée; par contre, en 2023, elle a décru à nouveau pour atteindre un niveau inférieur de plus de 4 % à celui de 2019.

Le tableau est relatif à la totalité des véhicules ayant circulé sur le territoire.

Le graphique est relatif aux seuls véhicules immatriculés en France, qui représentent 91 % de la circulation totale.

Circulation routière par type de réseaux

CIRCULATION ROUTIÈRE PAR TYPE DE RÉSEAUX (TOUS VÉHICULES CONFONDUS) (MILLIARDS DE VÉHICULES X KILOMÈTRES)

	2013	2014	2015	2016	2017	2018	2019	2020	2021	2022	2023
RÉSEAU NATIONAL NON CONCÉDÉ	107	108	111	111	114	113	114	94	110	116	**117**
AR NON CONCÉDÉES ET ASSIMILÉES	85	85	89	89	91	91	92	77	90	96	**96**
AUTOROUTES INTERURBAINES	24	24	25	26	26	26	26	21	25	25	**25**
AUTOROUTES URBAINES	33	35	36	35	37	37	37	32	38	41	**41**
ROUTES NATIONALES À 2x2 VOIES	27	26	28	28	29	28	29	24	28	30	**30**
AUTRES ROUTES NATIONALES	23	23	22	22	23	22	22	17	20	21	**21**
RÉSEAU CONCÉDÉ											
AUTOROUTES CONCÉDÉES	84	87	90	92	94	95	97	76	92	98	**101**
RÉSEAU NATIONAL TOTAL	**192**	**195**	**201**	**203**	**208**	**208**	**211**	**170**	**202**	**215**	**218**
AUTRES ROUTES	**401**	**404**	**406**	**412**	**415**	**417**	**421**	**348**	**366**	**400**	**387**
RÉSEAU TOTAL	**593**	**599**	**606**	**615**	**623**	**625**	**633**	**518**	**567**	**614**	**604**

Source : ASFA, CEREMA, SDES

RÉPARTITION DE LA CIRCULATION ROUTIÈRE PAR TYPE DE RÉSEAUX (TOUS VÉHICULES CONFONDUS) (% DE LA CIRCULATION TOTALE)

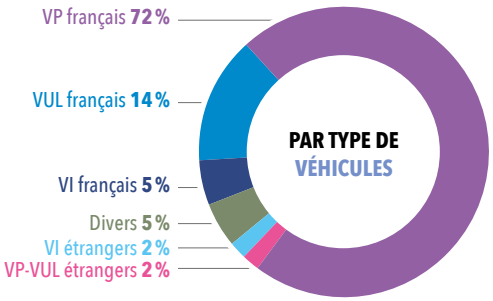
	2013	2014	2015	2016	2017	2018	2019	2020	2021	2022	2023
RÉSEAU NATIONAL NON CONCÉDÉ	18 %	18 %	18 %	18 %	18 %	18 %	18 %	18 %	19 %	19 %	**19 %**
AR NON CONCÉDÉES ET ASSIMILÉES	14 %	14 %	15 %	14 %	15 %	14 %	15 %	15 %	16 %	16 %	**16 %**
AUTOROUTES INTERURBAINES	4 %	4 %	4 %	4 %	4 %	4 %	4 %	4 %	4 %	4 %	**4 %**
AUTOROUTES URBAINES	6 %	6 %	6 %	6 %	6 %	6 %	6 %	6 %	7 %	7 %	**7 %**
ROUTES NATIONALES À 2x2 VOIES	5 %	4 %	5 %	4 %	5 %	5 %	5 %	5 %	5 %	5 %	**5 %**
AUTRES ROUTES NATIONALES	4 %	4 %	4 %	4 %	4 %	4 %	4 %	3 %	3 %	3 %	**3 %**
RÉSEAU CONCÉDÉ											
AUTOROUTES CONCÉDÉES	14 %	15 %	15 %	15 %	15 %	15 %	15 %	15 %	16 %	16 %	**17 %**
RÉSEAU NATIONAL TOTAL	**32 %**	**33 %**	**33 %**	**33 %**	**33 %**	**33 %**	**33 %**	**33 %**	**36 %**	**35 %**	**36 %**
AUTRES ROUTES	**68 %**	**67 %**	**67 %**	**67 %**	**67 %**	**67 %**	**67 %**	**67 %**	**64 %**	**65 %**	**64 %**
RÉSEAU TOTAL	**100 %**	**100 %**	**100 %**	**100 %**	**100 %**	**100 %**	**100 %**	**100 %**	**100 %**	**100 %**	**100 %**

Source : ASFA, CEREMA, SDES

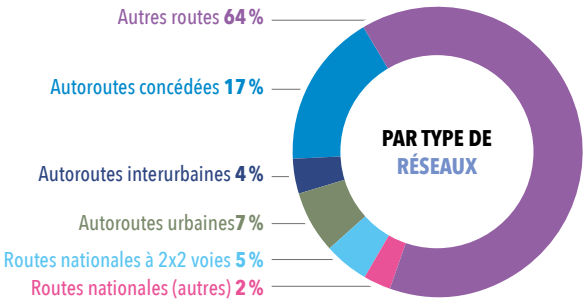
De 2001 à 2019, la circulation totale augmentait d'environ 1% par an. En 2020, avec la crise sanitaire, on a observé une baisse globale de la circulation de 15%. En 2023, l'évolution de la circulation est plus nuancée : sur les autoroutes concédées et sur le réseau national non concédé, la circulation en 2023 est revenue à un niveau supérieur à celui de 2019 ; par contre, sur les autres routes, la circulation est descendue en 2023 au niveau de celle de 2006

Les deux graphiques ci-dessous montrent comment est répartie la circulation en 2023, par type de véhicules et par type de réseaux.

RÉPARTITION DE LA CIRCULATION EN 2023



(les qualifications de "français" et "étrangers" se rapportent aux immatriculations et non aux marques)



Source : SDES

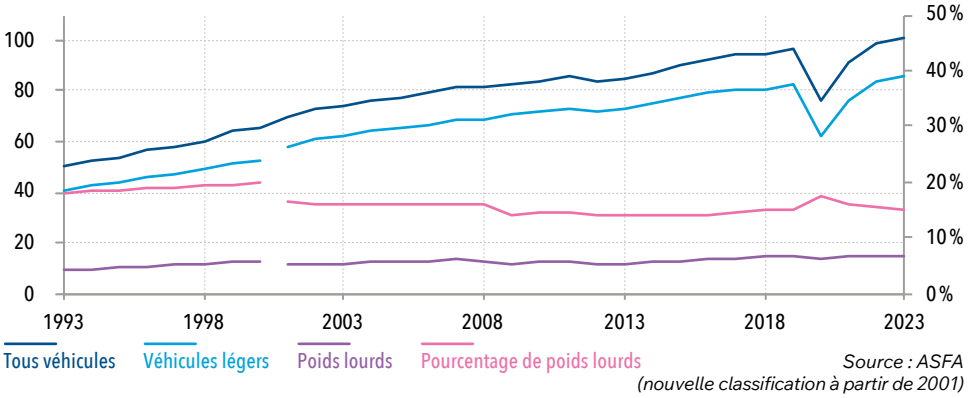
Circulation sur autoroutes concédées

AUTOROUTES CONCÉDÉES : CIRCULATION TOTALE (MILLIARDS DE VÉHICULES x KILOMÈTRES)

	2013	2014	2015	2016	2017	2018	2019	2020	2021	2022	2023
VÉHICULES LÉGERS	73,2	74,9	77,0	79,4	80,6	80,7	82,4	62,4	76,7	83,3	**85,7**
POIDS LOURDS	12,0	12,3	12,7	13,2	13,8	14,3	14,6	13,4	14,8	15,1	**15,2**
TOUS VÉHICULES	**85,2**	**87,2**	**89,7**	**92,6**	**94,4**	**95,0**	**97,0**	**75,8**	**91,5**	**98,4**	**100,9**
POURCENTAGE DE PL	14,1 %	14,1 %	14,2 %	14,3 %	14,6 %	15,1 %	15,1 %	17,7 %	16,2 %	15,3 %	**15,1 %**

Source : ASFA (les trafics comportent aussi ceux de deux tunnels isolés à péage)

AUTOROUTES CONCÉDÉES : CIRCULATION PAR TYPE DE VÉHICULES
(MILLIARDS DE VÉHICULES x KILOMÈTRES)



Source : ASFA
(nouvelle classification à partir de 2001)

En 20 ans, la circulation sur les autoroutes concédées a progressé en moyenne pour les véhicules légers de 1,9 % par an et pour les véhicules lourds de 1,3 %.

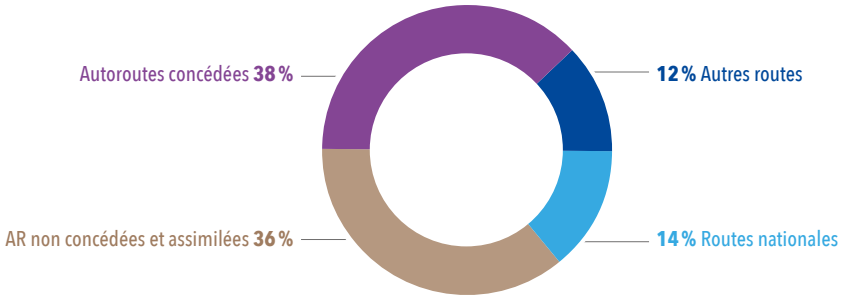
La circulation sur les autoroutes concédées est bien connue grâce aux données du péage. Elle a cru quasiment régulièrement depuis l'origine des concessions jusqu'en 2019, en raison de l'augmentation générale de la circulation, de l'adhésion croissante des automobilistes et des transporteurs routiers aux autoroutes, de l'extension du réseau et de l'effet de continuité et de maillage.
Les années 2008 et 2012 ont été marquées par une diminution du trafic total, due à la crise financière et au ralentissement de l'activité économique. Malgré cela, le trafic de véhicules légers a cru de manière relativement régulière jusqu'en 2019.
Quant au trafic de poids lourds, il a significativement baissé en 2009 ; le pourcentage de poids lourds dans le trafic total est ensuite resté quasi constant, avec une remontée notable depuis 2016.

La crise sanitaire a entrainé une baisse très importante du trafic en 2020 ; depuis, le trafic est remonté pour dépasser en 2023 celui de 2019, tant pour les véhicules particuliers (+4 %) que pour les poids lourds (+4,1 %) ; à souligner le pourcentage de poids lourds qui est revenu au niveau quasi constant antérieur à 2020.

La définition des « poids lourds » :
La discontinuité visible en 2001 dans les séries résulte d'une modification de la définition des « poids lourds » au sens du péage.
Comme l'indique le graphique ci-dessous, en 2023, environ 74 % de la circulation des poids lourds s'effectue sur les autoroutes, dont 38 % sur les autoroutes concédées.

74 % de la circulation des poids lourds s'effectue sur autoroutes.

RÉPARTITION DE LA CIRCULATION DES POIDS LOURDS EN 2023 PAR TYPE DE RÉSEAUX



Source : ASFA, SDES, estimations DataMove

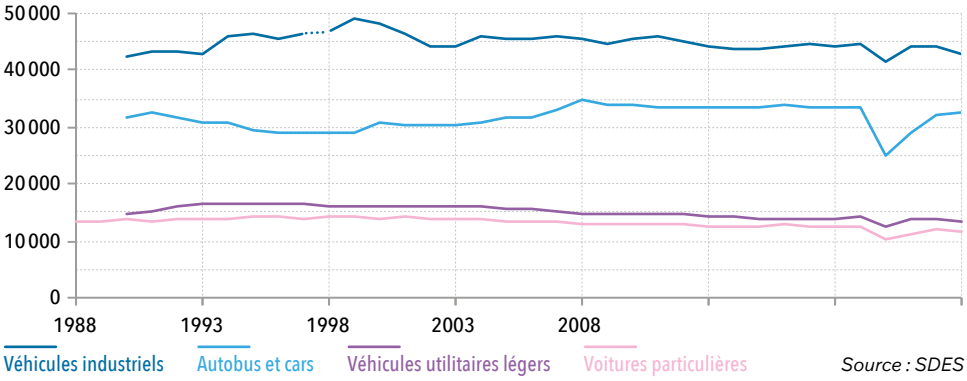
Parcours annuels

PARCOURS ANNUELS DES VÉHICULES IMMATRICULÉS EN FRANCE (MILLIERS DE KILOMÈTRES PAR VÉHICULE ET PAR AN))

	2013	2014	2015	2016	2017	2018	2019	2020	2021	2022	2023
VOITURES PARTICULIÈRES	12,7	12,7	12,7	12,7	12,6	12,5	12,5	10,2	11,0	11,9	**11,7**
VÉHICULES UTILITAIRES LÉGERS	14,3	14,1	14,0	14,0	13,9	14,0	14,3	12,6	13,8	13,7	**13,4**
VÉHICULES INDUSTRIELS	44,2	43,7	43,8	44,3	44,4	44,4	44,5	41,4	44,3	44,0	**42,9**
AUTOBUS ET CARS	33,6	33,5	33,5	34,1	33,5	33,6	33,5	25,1	29,2	31,9	**32,4**

Source : SDES

PARCOURS ANNUELS DES VÉHICULES IMMATRICULÉS EN FRANCE
(KILOMÈTRES PAR AN)



Source : SDES

En 10 ans, la circulation de tous les types de véhicules a baissé : -7 % pour les véhicules légers et -3 % pour les véhicules lourds.

Les parcours annuels (nombre de kilomètres moyens parcourus par chaque type de véhicule) sont estimés grâce à diverses sources (enquêtes, sondages, recoupements). Ils ne sont toutefois connus qu'imparfaitement. En outre, les moyennes dissimulent une grande dispersion, qui est mal appréhendée.

Pour les voitures particulières, on peut retenir, pour l'année 2023, un parcours de l'ordre de 11 705 km en moyenne, en baisse de 7 % par rapport à 2019.

Les voitures diesel sont créditées d'un kilométrage annuel (13 359 km) supérieur à celui des voitures à essence (8 868 km).

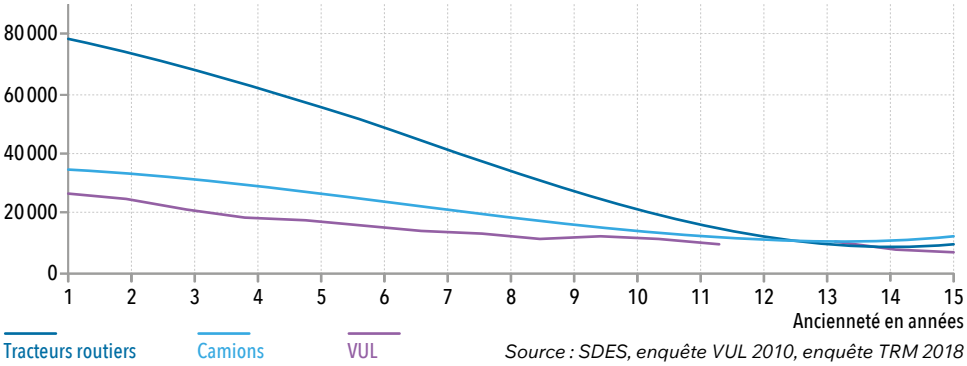
Pour les véhicules utilitaires, on peut retenir en moyenne environ :

- VUL : 13 413 km, avec près de 13 700 km pour les véhicules diesel.
- VI (PL) : 42 472 km
- Autocars : 32 311 km

Les parcours annuels sont toutefois fortement dégressifs en fonction de l'ancienneté des véhicules, comme l'indique le graphique ci-dessous, issu d'enquêtes périodiques sur l'utilisation des VUL et sur le TRM.

Les camions anciens n'occupent qu'une place modeste dans la circulation (5 à 6 % pour les camions de plus de dix ans) ; la diffusion des progrès en matière d'émissions est donc plus rapide que pour les voitures.

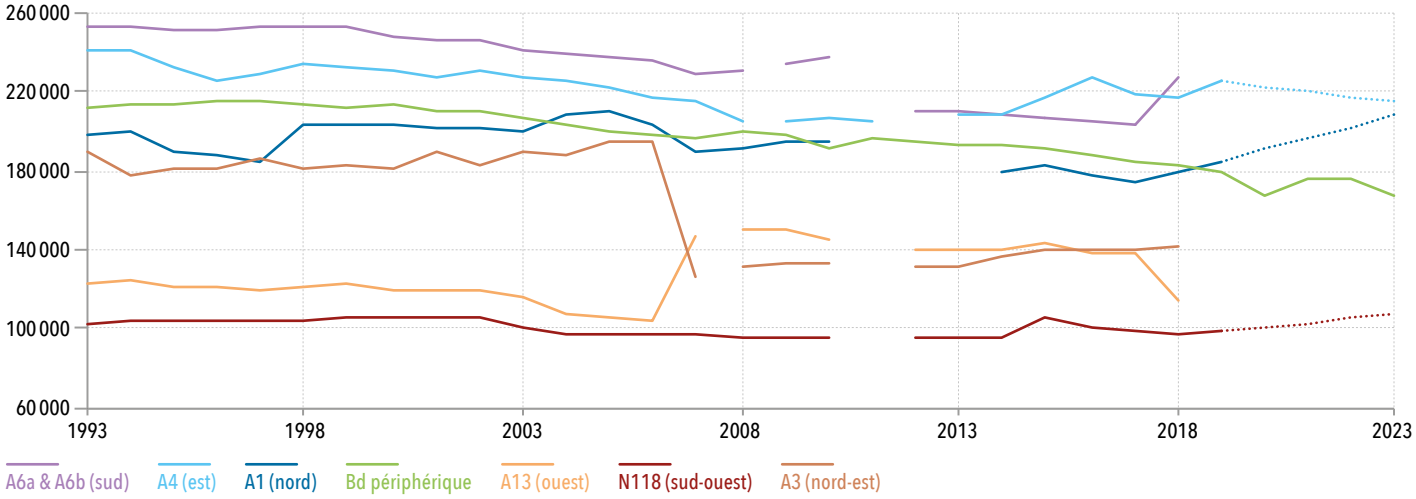
VÉHICULES UTILITAIRES : PARCOURS ANNUELS EN FONCTION DE L'ANCIENNETÉ
(KILOMÈTRES)



Source : SDES, enquête VUL 2010, enquête TRM 2018

Île-de-France : trafic sur les radiales autoroutières et le boulevard périphérique de Paris

ÎLE-DE-FRANCE : TRAFIC MOYEN JOURNALIER ANNUEL SUR LES RADIALES AUTOROUTIÈRES PRINCIPALES ET LE BOULEVARD PÉRIPHÉRIQUE (MILLIERS DE VÉHICULES PAR JOUR MOYEN DE L'ANNÉE)



Radiales : les données de plusieurs années sont manquantes. (Source : DIRIF-DEX)
Boulevard périphérique : jours ouvrables (Source : Observatoire des déplacements à Paris)

Le graphique ci-dessus concerne la partie péri-urbaine et urbaine du réseau « historique » des pénétrantes de Paris ainsi que le « boulevard périphérique ». Les trafics sur les radiales autoroutières évoluent très lentement. Quant au trafic sur le boulevard périphérique, il est resté quasi stable jusqu'en 2000 et depuis, d'après l'Observatoire des déplacements à Paris, il baisse régulièrement tous les ans de 1 à 2 %, sauf en 2020 où il a fortement baissé pendant le confinement lié à la crise sanitaire.

Circulation routière : encombrements

Les mesures automatiques se sont substituées progressivement aux observations visuelles des services de police et de gendarmerie ; les séries présentées ci-après ne sont donc pas complètement homogènes. De plus, le système de remontée des données dans les centres d'information routière a été modifié en 2010 et 2011. De même, le système de remontée des données englobe depuis 2014 des axes (notamment les échangeurs en région parisienne) qui ne faisaient pas l'objet de recueil auparavant. Par contre, en province, suite à la fermeture du centre national et des centres d'information routière (CNIR et CRICR), toutes les données n'ont pas pu être remontées de manière automatique.

La définition de l'encombrement est la suivante : le « bouchon » ou « encombrement » est qualifié lorsque la vitesse descend au-dessous de 30 km/h ; le trafic est réputé revenir à l'état « fluide » lorsque la vitesse repasse durablement au-dessus de 60 km/h.
L'unité de mesure est l'heure-kilomètre, ramenée au kilomètre de file de circulation (un ralentissement de 1 km pendant 1 heure sur l'une des deux chaussées d'une autoroute à 2x3 voies représente 3 heures-kilomètres).
Les données ci-dessous concernent principalement le réseau national, le boulevard périphérique de Paris et quelques routes structurantes gérées par les collectivités territoriales. Elles portent également sur les encombrements des rocades des grandes agglomérations.
Les grands axes autoroutiers et les très grandes agglomérations possèdent leurs propres systèmes.

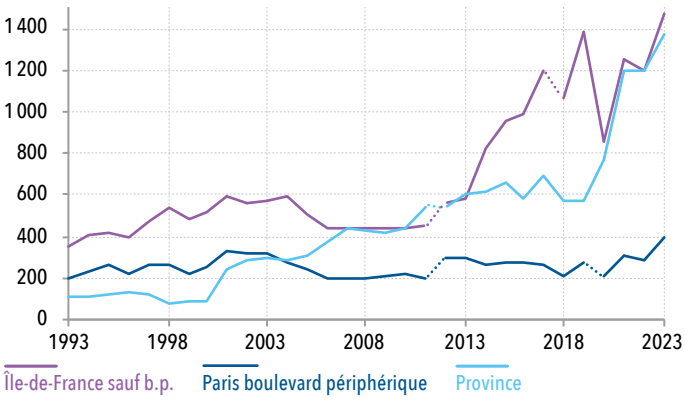
ENCOMBREMENTS ROUTIERS (MILLIERS D'HEURES-KILOMÈTRES DE FILE DE CIRCULATION)

	2013	2014	2015	2016	2017	2018	2019	2020	2021	2022	2023
ÎLE-DE-FRANCE RÉSEAU PRINCIPAL**	581	823	953	989	1 200	1 066	1 385	858	1 247	1 201	**1 471**
PARIS BOULEVARD PÉRIPHÉRIQUE**	294	262	273	274	268	204	273	210	303	287	**398**
ÎLE-DE-FRANCE TOTAL	874	1 086	1 225	1 263	1 467	1 270	1 658	1 068	1 550	1 488	**1 869**
PROVINCE RÉSEAU PRINCIPAL*	602	616	663	578	689	570	571	769	1 192	1 201	**1 374**
TOTAL	**1 476**	**1 701**	**1 889**	**1 842**	**2 157**	**1 840**	**2 229**	**1 837**	**2 742**	**2 689**	**3 244**

Source : ASFA CNIR-DGITM (changements de traitements informatiques en 2010 ; ruptures de séries en 2010 et 2011)

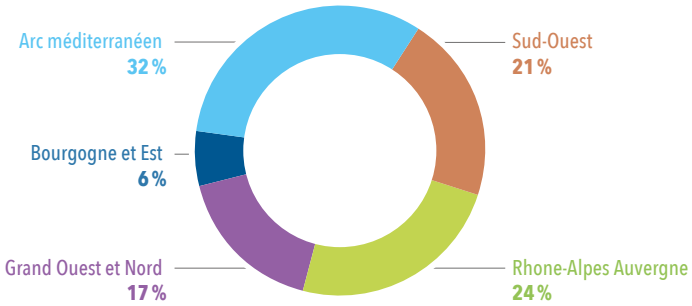
** En 2016 et 2017, absence de données mensuelles dans certaines zones de province, suite à la fermeture du CNIR et des CRICR.*
*** En 2018, la baisse significative en Île-de-France s'explique par un changement d'outil informatique pour le calcul des hkm.*

RÉSEAU PRINCIPAL : ENCOMBREMENTS
(MILLIERS D'HEURES-KILOMÈTRES DE FILE PAR AN)



Sources : CNIR-DGITM (ruptures de séries en 2010 et 2011)

RÉPARTITION DES ENCOMBREMENTS EN RÉGIONS EN 2023 HORS ÎLE-DE-FRANCE (POURCENTAGES DES HEURES-KILOMÈTRES)



(Les zones indiquées correspondent aux zones Bison futé)

Sources : DGITM

Ces graphiques mettent clairement en évidence une forte augmentation des encombrements en région parisienne depuis 2011 et en province depuis 2018. Depuis 2021, cette tendance s'est encore accentuée puisqu'en 2023, l'on a observé une progression des encombrements en France de +46 % par rapport à 2019.

Le système d'exploitation permet de localiser les encombrements sur le réseau national ainsi que sur certaines routes structurantes gérées par les collectivités territoriales : la répartition indiquée sur le graphique correspond aux données des encombrements par zone Bison futé 2023. On constate que les encombrements hors Île-de-France sont principalement concentrés en 2023 dans les zones Arc méditerranéen et Auvergne-Rhône-Alpes.

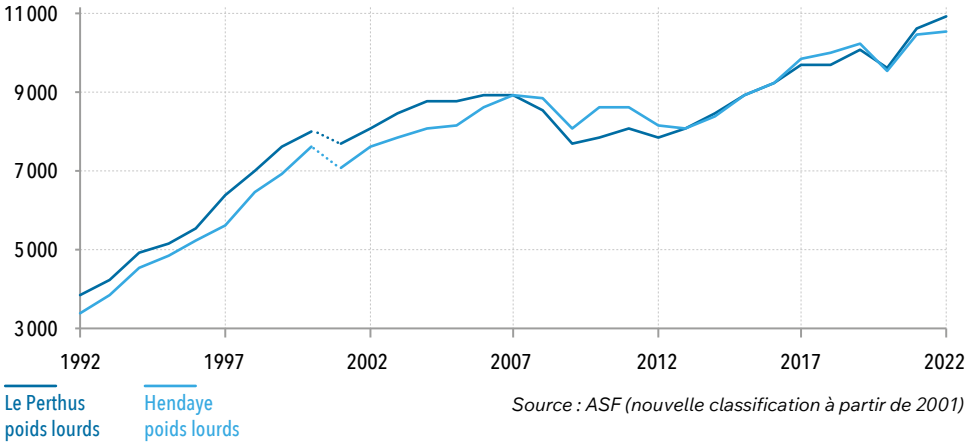
Trafic autoroutier entre la France et l'Espagne

FRONTIÈRE ESPAGNOLE, AUTOROUTES CÔTIÈRES : TRAFIC MOYEN JOURNALIER ANNUEL
(MILLIERS DE VÉHICULES PAR JOUR MOYEN DE L'ANNÉE)

	2012	2013	2014	2015	2016	2017	2018	2019	2020	2021	2022
HENDAYE VÉHICULES LÉGERS	17,4	17,9	18,3	19,0	18,7	19,5	20,5	21,2	13,4	15,7	**22,2**
HENDAYE POIDS LOURDS	**8,2**	**8,1**	**8,4**	**9,0**	**9,3**	**9,9**	**10,1**	**10,2**	**9,6**	**10,5**	**10,5**
HENDAYE POURCENTAGE DE PL	32 %	31 %	31 %	32 %	33 %	34 %	33 %	33 %	42 %	40 %	**32,2 %**
LE PERTHUS VÉHICULES LÉGERS	17,1	17,7	18,5	19,1	19,5	19,8	19,4	20,2	10,2	14,0	**23,1**
LE PERTHUS POIDS LOURDS	**7,9**	**8,1**	**8,5**	**8,9**	**9,2**	**9,7**	**9,7**	**10,1**	**9,6**	**10,6**	**10,9**
LE PERTHUS POURCENTAGE DE PL	32 %	31 %	31 %	32 %	32 %	33 %	33 %	33 %	49 %	43 %	**32,1 %**

Source : ASF

FRONTIÈRE ESPAGNOLE, AUTOROUTES CÔTIÈRES ; POIDS LOURDS : TRAFICS MOYENS JOURNALIERS ANNUELS (VÉHICULES PAR JOUR)



Source : ASF (nouvelle classification à partir de 2001)

Entre la France et l'Espagne, le trafic poids lourds est quasiment le même à Hendaye qu'au Perthus.

Les deux autoroutes côtières (A63 à Hendaye côté Atlantique et A9 au Perthus côté Méditerranée) reçoivent la quasi-totalité du trafic de poids lourds en provenance ou à destination de la péninsule ibérique, pour des raisons évidentes de géographie physique et économique. Le trafic avait augmenté de façon importante depuis l'entrée de l'Espagne et du Portugal dans l'Union européenne (1986) et jusqu'en 2007 ; la tendance s'était ensuite infléchie vers une stabilisation. Les 2 chutes de trafic de 2009 et 2012 ont été particulièrement marquées en raison de la diminution des échanges internationaux déjà signalée. Depuis lors, on observait un accroissement du trafic pour tous les véhicules, mais surtout pour les poids lourds. Avec la crise sanitaire de 2020, le trafic PL a baissé de 6 % ; il n'en est cependant pas de même pour les VP dont le trafic a baissé de plus de 43 % par rapport à 2019. En 2022, le trafic PL dépasse celui de 2019 de plus de 5 % et le trafic VP dépasse celui de 2019 de plus de 9 %.

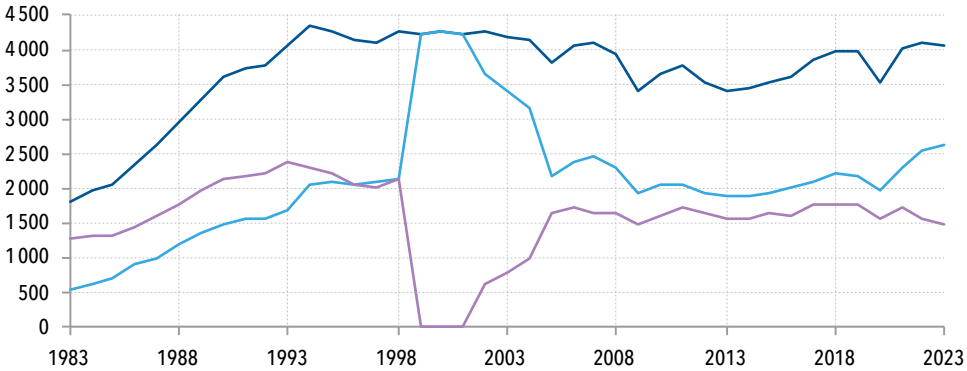
Trafic autoroutier entre la France et l'Italie

FRONTIÈRE ITALIENNE, TUNNELS ALPINS DU MONT BLANC ET DU FRÉJUS
(MILLIERS DE VÉHICULES PAR JOUR MOYEN DE L'ANNÉE)

	2013	2014	2015	2016	2017	2018	2019	2020	2021	2022	2023
FRÉJUS VÉHICULES LÉGERS	2,4	2,5	2,8	2,9	2,8	2,8	2,8	1,5	2,0	3,0	**3,2**
FRÉJUS POIDS LOURDS	**1,9**	**1,9**	**1,9**	**2,0**	**2,1**	**2,2**	**2,2**	**2,0**	**2,3**	**2,5**	**2,6**
MONT BLANC VÉHICULES LÉGERS	3,3	3,4	3,5	3,6	3,7	3,6	3,6	2,0	2,3	3,2	**3,1**
MONT BLANC POIDS LOURDS	**1,5**	**1,6**	**1,6**	**1,6**	**1,7**	**1,8**	**1,8**	**1,6**	**1,7**	**1,6**	**1,5**
LES DEUX TUNNELS VÉHICULES LÉGERS	5,7	5,8	6,3	6,4	6,5	6,4	6,4	3,5	4,3	6,2	**6,4**
LES DEUX TUNNELS POIDS LOURDS	**3,4**	**3,4**	**3,5**	**3,6**	**3,8**	**4,0**	**4,0**	**3,5**	**4,0**	**4,1**	**4,1**

Source : Atmb, Sftrf. (les trafics "poids lourds" comprennent aussi les autocars)

FRONTIÈRE ITALIENNE, TUNNELS ALPINS DU MONT BLANC ET DU FRÉJUS : TRAFICS MOYENS JOURNALIERS ANNUELS (VÉHICULES PAR JOUR)



Les Deux Tunnels poids lourds — Fréjus poids lourds — Mont Blanc

Source : Atmb, Sftrf

Le trafic autoroutier des poids lourds entre la France et l'Italie se répartit à 2/3 pour le tunnel du Fréjus et à 1/3 pour le tunnel du Mont-Blanc.

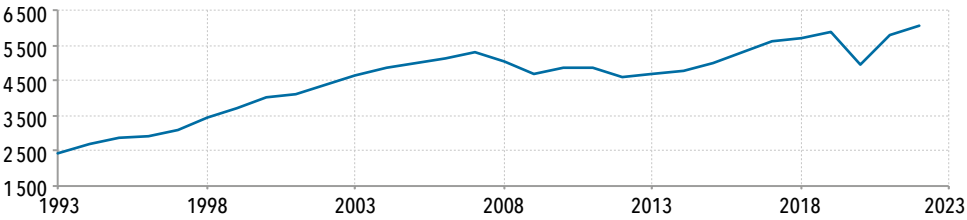
Le trafic total de poids lourds franchissant les Alpes franco-italiennes (cumul des deux tunnels jusqu'en mars 1999, puis tunnel du Fréjus seul entre avril 1999 et mars 2002 du fait de la fermeture temporaire du tunnel du Mont-Blanc liée à l'accident du 24 mars 1999) a fortement baissé jusqu'en 2013 ; depuis cette date, il remontait régulièrement pour arriver, en 2018 et 2019, au même niveau que celui de 2008. Avec la crise du covid, la circulation des véhicules dans ces tunnels a fortement baissé en 2020 ; depuis, la circulation est repartie à la hausse dans le tunnel du Fréjus dont le trafic 2023 par rapport à 2019 a augmenté de 16 % pour les véhicules particuliers et de 19 % pour les poids lourds ; par contre, dans le tunnel du Mont Blanc, en 2023 par rapport à 2019, la circulation a baissé de 13 % pour les véhicules particuliers et de 18 % pour les poids lourds. Au global, en 2023 par rapport à 2019, la circulation dans les deux tunnels est restée quasiment constante pour les véhicules particuliers et a augmenté de plus de 2 % pour les poids lourds. En 2023, la répartition du trafic poids lourds entre les deux tunnels croît en faveur du Fréjus avec 64 % au Fréjus et 36 % au Mont Blanc.

FRONTIÈRE ITALIENNE, AUTOROUTE CÔTIÈRE : TRAFICS MOYENS JOURNALIERS ANNUELS
(MILLIERS DE VÉHICULES PAR JOUR MOYEN DE L'ANNÉE)

	2013	2014	2015	2016	2017	2018	2019	2020	2021	2022	2023
VINTIMILLE VÉHICULES LÉGERS	17,8	18,5	18,7	18,8	19,0	18,7	19,0	11,7	13,5	18,5	**ND**
VINTIMILLE POIDS LOURDS	**4,7**	**4,8**	**5,0**	**5,3**	**5,6**	**5,7**	**5,9**	**5,0**	**5,8**	**6,1**	**ND**

Source : Escota

FRONTIÈRE ITALIENNE, AUTOROUTE CÔTIÈRE : TRAFICS PL MOYENS JOURNALIERS ANNUELS (VÉHICULES PAR JOUR)



Vintimille, poids lourds

À retenir

En 10 ans (2014-2023) :

-6,4%
de personnes décédées en moins

-11%
de blessés en moins

-11%
d'accidents corporels en moins ...

...
mais la gravité des accidents
a augmenté de

+5%

En France, en 2023 :

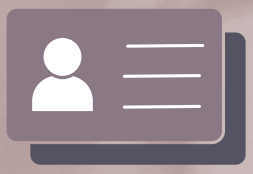
3 100
radars fixes

1 500
radars mobiles

2 Mds €
d'amendes forfaitaires
de la circulation

Sécurité routière

En 2023,



1 053 000

permis de conduire ont été délivrés

84 %

des personnes de plus de 18 ans ont leur permis

Évolution de la réglementation en France 140

Quelques réglementations dans l'UE 141

Infractions à la circulation routière en France 142

Accidents corporels (AC) sur l'ensemble du territoire (France métropolitaine) 143

AC par type de milieu 144

AC par type de réseau 146

AC sur le réseau autoroutier concédé 148

AC par catégorie de véhicules 149

Tués par catégories d'usagers 150

AC avec présence de poids lourds 151

UE : Nombres de tués 152

UE : Nombres de tués en fonction de la circulation routière 153

UE : Nombres de tués en fonction du parc de voitures 154

Permis de conduire : détention et délivrance(France métropolitaine) 155

RETOUR SOMMAIRE GÉNÉRAL

Évolution de la réglementation en France

DATES PRINCIPALES CLASSÉES PAR THÈMES (LES LIBELLÉS SONT VOLONTAIREMENT SIMPLIFIÉS)

	VITESSE	ALCOOL	CEINTURE	CONTRÔLE TECHNIQUE	CASQUE / GANTS	DIVERS
1954	60 km/h en agglomération (50 km/h PL)					
1955		Recherche alcoolémie en cas d'accident				
1958		Sanction conduite en état d'ivresse				Assurance obligatoire
1959			Premières voitures européennes avec ceinture AV			
1961	90 km/h sur routes les plus chargées aux week-ends					
1965		Alcootest lors d'accidents hospitalisés				
1969	90 km/h pour nouveaux conducteurs (pendant 1 an)					
1970		Taux limites 0,8g/l de sang (contravention) et 1,2 g/l (délit)				
1971			Ceintures AV sur voitures neuves			
1972	Création du Comité interministériel de sécurité routière					
1973	110 km/h sur routes principales et 100 km/h sur autres routes					
1973			Ceinture de sécurité places avant hors agglomérations			
1973	120 km/h sur autoroutes et 90 km/h sur routes				Casque motos	
1974	130 km/h sur autoroutes, 110 km/h sur routes à 2x2 voies, 90 km/h sur routes					
1975					Casque cyclomoteurs sous conditions	
1975			Ceinture extension des obligations			Feux de croisement motos de jour
1975	45 km/h cyclomoteurs par construction					Enfants < 10 ans interdits places avant
1976					Casque cyclomoteurs généralisé hors agglomérations	
1978		Prévention et dépistage				Pare-brise feuileté
1979			Ceinture places avant généralisée			Feux de détresse
1980					Casque cyclomoteurs généralisé	
1981						Apparition de l'Airbag (salon de Genève)
1982	Chaussée mouillée : 110 km/h sur autoroutes, 100 km/h sur routes à 2x2 voies, 80 km/h sur route					
1983		Taux limite délit 0,8 mg/l				
1985				Contrôle technique en cas de revente si > 5 ans		
1985						Loi sur indemnisation des victimes
1986		Retrait immédiat permis si état alcoolique				
1989			Ceinture places avant utilitaires légers			Loi sur permis à points
1990	50 km/h en agglomération		Ceinture places arrière			
1991			Premiers camions équipés de ceinture en série			
1992	50 km/h visibilité < 50 mètres (brouillard)			Contrôle technique obligatoire		Permis à points en vigueur
1993						Phares blancs, plaques réflectorisées
1994		Taux limite contravention 0,7 g/l			Casque conducteur et passager	
1995		Taux limite contravention 0,5 g/l				
1996						Troisième feu stop
1998	Grand excès de vitesse (> 50 km/h)					
1999	Délit récidive grand excès de vitesse					Responsabilité pécuniaire propriétaire véhicule
1999			Ceintures dans les camions neufs			
2001	Création du Conseil national de sécurité routière					Réécriture du code de la route, distances de sécurité
2002	Sécurité routière définie comme une des priorités du quinquennat					Modifications du code de la route
2002	Institution d'un conseil interministériel de sécurité routière					
2003	Contrôle sanction automatisé (radars)					
2003			ceinture camions > 12 t			
2004						Permis probatoire. Immatriculations cyclomoteurs
2005	Radars : 1 000 radars installés fin 2005					2e états généraux de sécurité routière
2007	Nouvelles limitations pour les utilitaires					
2008						Gilet fluo et triangle pré-signalisation
2009						Réforme du permis de conduire
2011	Radars "pédagogiques"					
2013	Radars mobiles nouvelle génération					Nouveau permis de conduire européen
2015		Taux abaissé à 0,2 g/l pour les conducteurs novices				Oreillettes, casques et écouteurs interdits au volant
2016					Gants obligatoires pour conducteur et passager cyclomoteurs	
2018	80km/h sur la plupart des routes secondaires					
2020						Nouvelles règles pour les utilisateurs de trotinettes et d'engins de déplacement personnels motorisés

Source : ONISR

Quelques réglementations dans l'Union européenne

En matière de sécurité routière, l'harmonisation des réglementations est encore loin d'être complète, comme l'indique le tableau ci-dessous. À signaler :

- La ceinture de sécurité (avant et arrière) est obligatoire partout, sauf en Lituanie.
- Le téléphone à main est interdit partout, alors que le kit main libre est toléré partout.
- La circulation se fait à gauche au Royaume-Uni, en Irlande, à Chypre et à Malte.
- L'âge minimum de la conduite est en général de 18 ans, mais 17 ans au Royaume-Uni, en Irlande et en Finlande.

Le 6 mai 2015, le Parlement européen a révisé les règles sur les échanges transfrontaliers d'informations, pour faire en sorte que les conducteurs ayant commis certaines infractions routières à l'étranger n'échappent pas aux poursuites. La directive 2015/413/UE du 11 mars 2015 devrait permettre de meilleurs échanges ; cependant, les conditions techniques de ces échanges sont encore loin d'être réunies pour tous les pays. Depuis le 4 novembre 2020, 21 états (CH, LU, BE, NL, DE, ES, RO, PL, AT, IT, HU, SK, CZ, PT, LT, LV, EE, UK, SE, IE, DK) ont conclu des accords d'échanges de données avec la France.

DIFFÉRENTES RÉGLEMENTATIONS RELATIVES À LA SÉCURITÉ ROUTIÈRE DANS LES PAYS DE L'UNION EUROPÉENNE

			LIMITATIONS DE VITESSE (KM/H)							
			AGGLOMÉRATIONS	ROUTES CHAUSSÉE UNIQUE	AUTOROUTES	ALCOOLÉMIE (G/L)	PERMIS À POINTS	CODES DE JOUR*	GILET ET/OU TRIANGLE*	PNEUS HIVER*
UE14	BE	BELGIQUE	30-50	70-90	120	0,5 (0,2)	NON (*)		OUI	
NEM	BG	BULGARIE	50	90	140	0	OUI	OUI	OUI	
NEM	CZ	RÉP. TCHÈQUE	50	90	130	0	OUI	OUI		OUI
UE14	DK	DANEMARK	50	70-80	110-130	0,5	OUI		OUI	
UE14	DE	ALLEMAGNE	50	100	*	0,5 (0)	OUI		OUI	OUI
NEM	EE	ESTONIE	50	90	90	0,2	NON	OUI	OUI	OUI
UE14	IE	IRLANDE	30-60	80-100	120	0,5 (0,2)	OUI	OUI		
UE14	EL	GRÈCE	50	90	130	0,5 (0,2)	OUI		OUI	
UE14	ES	ESPAGNE	20-50	50-90	120	0,5 (0,3)	OUI		OUI	
UE14	FR	FRANCE	50	80-90	130	0,5 (0,2)	OUI		OUI	
NEM	HR	CROATIE	50	90	130	0,5 (0)	OUI	OUI	OUI	OUI
UE14	IT	ITALIE	50	90	130	0,5 (0)	OUI	OUI	OUI	OUI
NEM	CY	CHYPRE	50	80	100	0,5 (0,2)	OUI			
NEM	LV	LETTONIE	50	90	90	0,5 (0,2)	OUI	OUI	OUI	OUI
NEM	LT	LITUANIE	50	90	120-130	0,4 (0)	OUI	OUI	OUI	OUI
UE14	LU	LUXEMBOURG	50	90	130	0,5 (0,2)	OUI		OUI	OUI
NEM	HU	HONGRIE	50	90	130	0	OUI	OUI	OUI	
NEM	MT	MALTE	50	80	80	0,8	OUI			
UE14	NL	PAYS-BAS	30-50	60-80	100-130	0,5 (0,2)	OUI		OUI	
UE14	AT	AUTRICHE	50	100	130	0,5 (0)	OUI		OUI	OUI
NEM	PL	POLOGNE	50	90-100	140	0,2	OUI	OUI	OUI	
UE14	PT	PORTUGAL	50	90	120	0,5 (0,2)	NON*		OUI	
NEM	RO	ROUMANIE	50	90-100	130	0	OUI	OUI	OUI	OUI
NEM	SI	SLOVÉNIE	50	90	130	0,5 (0)	OUI	OUI	OUI	OUI
NEM	SK	SLOVAQUIE	50	90	130	0	NON	OUI	OUI	OUI
UE14	FI	FINLANDE	30-60	80-100	100-120	0,50	NON	OUI	OUI	OUI
UE14	SE	SUÈDE	30-50	60-100	100-120	0,2	NON*	OUI	OUI	OUI
	UK	ROYAUME-UNI	48**	96*	113**	0,8 (0,5)	OUI			
	NO	NORVÈGE	30-50	80	90-110	0,2	OUI	OUI	OUI	OUI
	CH	SUISSE	50	80	120	0,5 (0)	NON	OUI	OUI	
			** 30 miles	* 60 miles	* 130 conseillé ** 70 miles	( ) Pour conducteurs novices ou professionnels	* Prévu	* Règles diverses	* Règles diverses	* Règles diverses

Source : Commission européenne, IRTAD

Infractions à la circulation routière en France

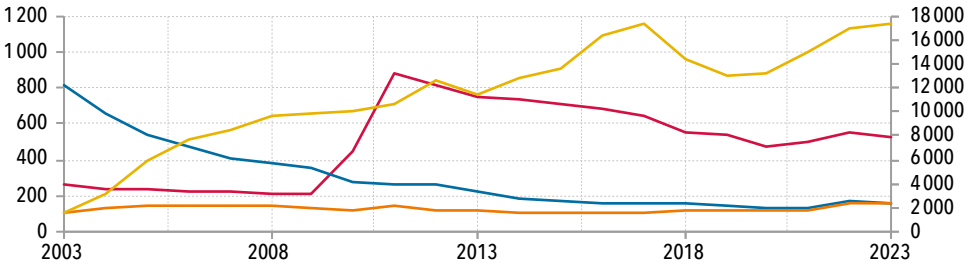
NOMBRES DE CAS RÉPRIMÉS (MILLIERS DE CAS)

	2013	2014	2015	2016	2017	2018	2019	2020	2021	2022	2023
PERMIS À POINTS											
INFRACTIONS TRAITÉES	8236	7867	8017	8836	10768	10294	8511	7781	10243	11615	**12099**
POINTS RETIRÉS	13526	12578	12471	13212	15131	14866	12699	11441	14638	16286	**15767**
POINTS PAR INFRACTION	1,6	1,6	1,6	1,5	1,4	1,4	1,5	1,5	1,4	1,4	**1,3**
CONTRAVENTIONS (HORS STATIONNEMENT)	**15940**	**17106**	**17500**	**20039**	**21317**	**17875**	**16437**	**17500**	**19524**	**21744**	**29200**
ALCOOLÉMIE : DÉPISTAGES POSITIFS	323	318	294	305	335	321	303	223	228	269	**268**
INFRACTIONS À LA VITESSE	11527	12836	13607	16315	17351	14367	12953	13304	15042	16924	**17290**
NON PORT DE LA CEINTURE	230	189	171	155	156	152	150	130	129	176	**159**
NON PORT DU CASQUE	50	46	47	37	35	35	36	37	32	43	**35**
FRANCHISSEMENT DE FEUX ROUGES*	750	741	714	684	646	552	539	478	506	546	**527**
FRANCHISSEMENTS DE SIGNAUX STOP	113	104	103	101	111	115	121	117	116	154	**155**
DÉLITS	**580**	**588**	**581**	**596**	**594**	**629**	**655**	**585**	**679**	**876**	**895**

** La forte croissance entre 2009 et 2011 est due à la mise en place des radars et du CSA.*

Source : ONISR - Ministère de l'intérieur

ÉVOLUTION DE QUELQUES INFRACTIONS (MILLIERS DE CAS SANCTIONNÉS)



Franchissement de feux rouges — Non port de la ceinture — Franchissement de signaux stop

Échelle de droite : Infractions à la vitesse*

Source : ONISR

** En 2018-2019 forte baisse due aux dégradations des radars*

En France, ce sont les infractions à la vitesse qui sont le plus sanctionnées et ce sont celles dont le niveau progresse le plus.

PRÉVISION DU NOMBRE DE RADARS EN SERVICE EN FIN D'ANNÉE

	2012	2013	2014	2015	2016	2017	2018	2019	2020	2021	2022	2023
RADARS FIXES	3092	3230	3225	3049	3310	3287	3262	2895	2983	3070	3200	**3100***
RADARS MOBILES	929	867	889	776	1087	1159	1166	1199	1063	1150	1300	**1500**
TOTAL	4021	4097	4114	3825	4397	4446	4428	4094	4046	4220	4500	**4600**
RADARS PÉDAGOGIQUES FIXES	1730	1636	1023	889	889	889	882	882	881	880	880	880
POINTS PAR INFRACTION	1,6		1,6	1,6	1,5	1,4	1,4	1,5	1,5	1,4	1,4	**1,3**

** dont 631 aux feux tricolores, 1362 radars tourelles et 330 radars urbains actifs,ainsi que 1000 cabines leurres en 2023. (les radars pédagogiques ne donnent pas lieu à sanctions)*

Source : projet de loi de finances 2023

Le contrôle-sanction automatisé a été mis en vigueur en 2003 avec l'implantation des premiers radars. Jusqu'en 2008, les contrôles portaient exclusivement sur la vitesse ; en 2009 des contrôles fixes ont été institués aux feux rouges et en tunnels (inter distances) ; en 2011, aux passages à niveau.
Les messages d'infraction (flashes) sont transmis automatiquement au Centre informatisé de constatation des infractions routières (CACIR) qui vérifie les immatriculations ; les services de police valident les infractions et les transmettent au centre national de traitement (CNT) de Rennes qui adresse les avis aux contrevenants. Dans le rapport fourni par l'ONISR, plus de 95 % des contraventions liées à la vitesse relevées par le contrôle automatisé en 2023 sont des excès de moins de 20 km/h.

Le produit des amendes est réparti comme l'indique le tableau ci-dessous.

DESTINATION DU PRODUIT DES AMENDES FORFAITAIRES RADARS (MILLIONS D'EUROS)

AMENDES FORFAITAIRES ORDINAIRES	2013	2014	2015	2016	2017	2018	2019	2020	2021	2022	2023
COMPTE D'AFFECTATION SPÉCIALE CAS	239	239	239	239	249	270	340	340	335	341	**340**
FMIS*							26	26	26	26	**26**
AFITF (VOIR AUSSI PAGE 124)	170	203	249	352	409	248	228	167	278	177	**219**
COLLECTIVITÉS TERRITORIALES	170	170	170	170	170	75	75	71	71	71	**71**
DÉSENDETTEMENT DE L'ÉTAT						95	95	99	99	99	**99**
TOTAL	**579**	**612**	**658**	**761**	**828**	**688**	**764**	**703**	**809**	**714**	**755**

** Fonds pour la modernisation et l'investissement en santé (ex FMESPP)*

Source : projet de loi de finances 2023

Accidents corporels sur l'ensemble du territoire
(France métropolitaine)

DONNÉES GÉNÉRALES DE SÉCURITÉ ROUTIÈRE (MILLIERS SAUF POUR LES TUÉS)

	2013	2014	2015	2016	2017	2018	2019	2020	2021	2022	2023
ACCIDENTS CORPORELS	**56,8**	**58,2**	**56,6**	**57,5**	**58,6**	**55,8**	**56,0**	**45,1**	**53,5**	**52,4**	**51,6**
VÉHICULES IMPLIQUÉS	**95,9**	**98,9**	**96,3**	**98,7**	**100,0**	**95,4**	**95,8**	**76,4**	**91,6**	**88,9**	**87,9**
VÉHICULES/ACCIDENT CORPOREL	1,69	1,70	1,70	1,72	1,71	1,71	1,71	1,69	1,71	1,70	**1,70**
TUÉS (UNITÉS)	**3 268**	**3 384**	**3 461**	**3 477**	**3 448**	**3 248**	**3 244**	**2 541**	**2 944**	**3 267**	**3 167**
GRAVITÉ*	5,8	5,8	6,1	6,0	5,9	5,8	5,8	5,6	5,5	6,2	**6,1**
BLESSÉS	**70,6**	**73,0**	**70,8**	**72,6**	**73,4**	**69,6**	**70,5**	**55,8**	**67,1**	**65,4**	**64,7**
DONT BLESSÉS HOSPITALISÉS	26,0	26,6	26,6	27,2	27,7	20,9	19,6	15,6	17,9	18,0	**18,1**
DONT BLESSÉS LÉGERS	44,6	46,4	44,2	45,5	45,7	48,8	50,9	40,2	49,3	47,4	**46,6**
BLESSÉS/ACCIDENT CORPOREL	1,24	1,26	1,25	1,26	1,25	1,25	1,26	1,24	1,25	1,25	**1,25**
BLESSÉS HOSPITALISÉS/TOTAL BLESSÉS	0,46	0,46	0,47	0,47	0,47	0,37	0,35	0,35	0,33	0,34	**0,35**

** Nombre de tués pour 100 accidents corporels.*

Source : ONISR

CHANGEMENTS DE DÉFINITIONS

À compter de l'année 2005, la France s'est conformée aux conventions de dénombrement adoptées par la plupart des États.

Accident corporel :
accident ayant provoqué au moins un blessé (définition inchangée).

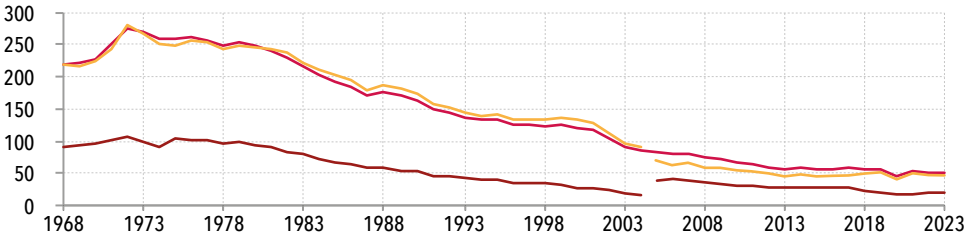
Tué :
victime décédée sur le coup ou dans les 30 jours suivant l'accident (au lieu de 6 jours dans l'ancienne acception ; les chiffres antérieurs à 2005 ont été corrigés selon les règles adoptées par l'ONISR).

Blessé hospitalisé :
au moins 24 heures d'hospitalisation (au lieu de 6 jours).

Blessé léger :
pas d'hospitalisation ou moins de 24 heures d'hospitalisation.

Il y a donc pour les deux catégories de blessés des ruptures de série repérées sur les tableaux et les graphiques.

ACCIDENTS CORPORELS ET BLESSÉS (MILLIERS)

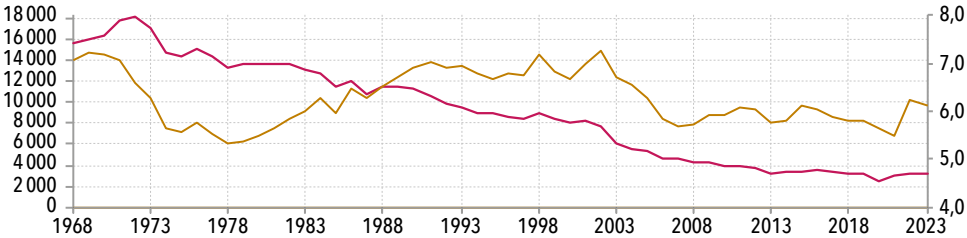


Accidents corporels — Blessés légers — Blessés hospitalisés

Source : ONISR

À partir de 2005, changement de définition pour les blessés

TUÉS (NOMBRES) ET TAUX DE GRAVITÉ (TUÉS POUR 100 ACCIDENTS CORPORELS)



Tués — Échelle de droite : Gravité

Source : ONISR

En 2023, on a une quasi-stagnation de la mortalité routière…

Mais avec un niveau de gravité plus important.

Depuis 1972, la sécurité routière a connu des progrès spectaculaires. Les résultats peuvent être appréciés en comparant les chiffres de 2023 aux chiffres de 2013 (la circulation ayant augmenté de 1,9 % dans l'intervalle) :

- Accidents corporels : ..... divisés par 1,10
- Blessés : ..... divisés par 1,09
- Tués (acception constante) : ..... divisés par 1,03

En 2021, la mortalité routière en France métropolitaine était descendue au-dessous de celles de 2013 et de 2019, atteignant ainsi son minimum historique, abstraction faite de 2020 où, du fait de la pandémie, l'accidentologie est atypique et le nombre de tués n'est pas significatif. En 2023, on observe, après une année 2022 où la mortalité routière s'était aggravée, une quasi-stagnation de la mortalité routière avec un niveau de gravité que l'on n'avait pas observé depuis 2015.

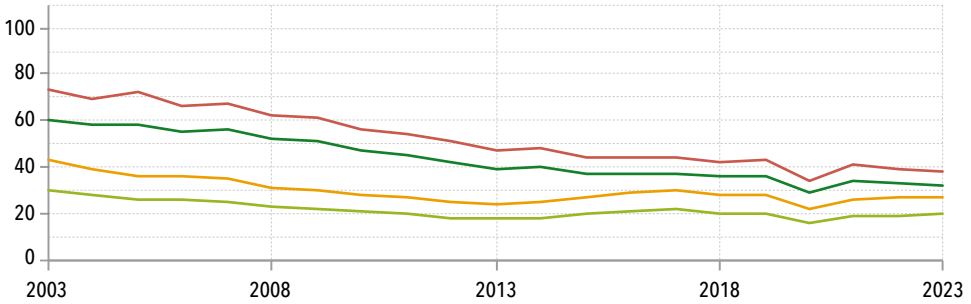
Accidents corporels par type de milieu

NOMBRES D'ÉVÈNEMENTS PAR TYPE DE MILIEU (MILLIERS SAUF POUR LES TUÉS ET LA GRAVITÉ)

	2013	2014	2015	2016	2017	2018	2019	2020	2021	2022	2023
ACCIDENTS CORPORELS											
MILIEU URBAIN	39,4	40,2	37,2	37,2	37,2	35,7	36,1	29,1	34,4	33,2	**32,4**
RASE CAMPAGNE	17,4	18,0	19,4	20,3	21,4	20,0	19,9	16,0	19,2	19,2	**19,3**
BLESSÉS											
MILIEU URBAIN	46,8	48,0	44,2	44,3	44,0	42,4	43,0	34,3	40,8	39,1	**38,2**
RASE CAMPAGNE	23,8	25,0	26,6	28,4	29,4	27,4	27,5	21,6	26,2	26,4	**26,5**
TUÉS (UNITÉS)*											
MILIEU URBAIN	930	992	988	1 019	1 010	963	1 037	843	963	1 039	**1 021**
RASE CAMPAGNE	2 338	2 392	2 473	2 458	2 438	2 285	2 207	1 698	1 981	2 228	**2 166**
GRAVITÉ**											
MILIEU URBAIN	2,4	2,5	2,7	2,7	2,7	2,7	2,9	2,9	2,8	3,1	**3,2**
RASE CAMPAGNE	13,4	13,3	12,8	12,1	11,4	11,4	11,1	10,6	10,3	11,6	**11,2**

(*) depuis 2004, dans les trente jours suivant l'accident (**) Nombre de tués pour 100 accidents corporels. *Source : ONISR*

ACCIDENTS CORPORELS ET BLESSÉS EN MILIEU URBAIN ET RASE CAMPAGNE, EN MILLIERS



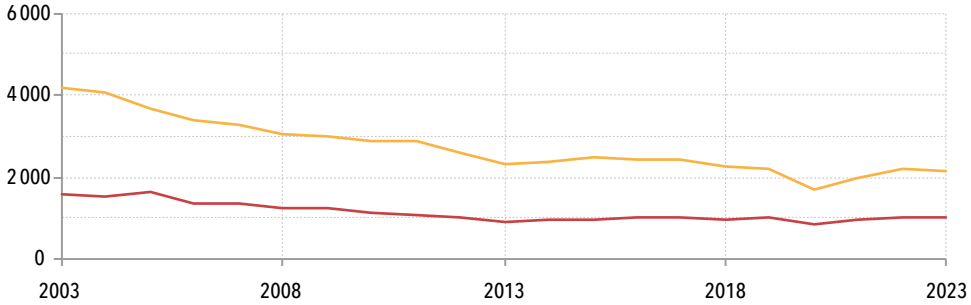
Blessés milieu urbain — Accidents corporels milieu urbain — Blessés rase campagne — Accidents corporels rase campagne

Source : ONISR

2 fois plus d'accidents corporels en milieu urbain qu'en rase campagne...

... Mais 2 fois plus de morts en rase campagne qu'en milieu urbain

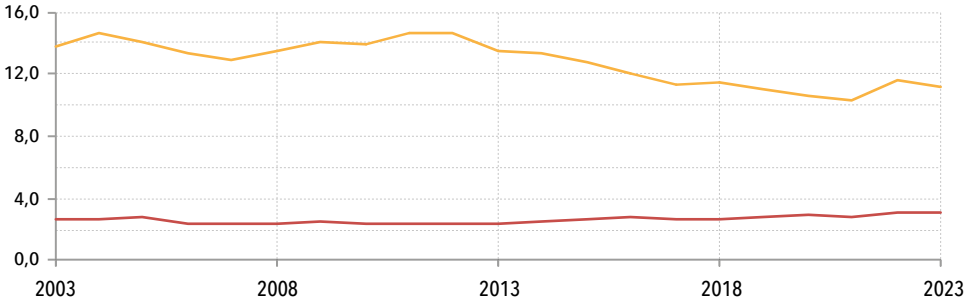
TUÉS EN MILIEU URBAIN ET RASE CAMPAGNE



Tués milieu urbain — Tués rase campagne

Source : ONISR

GRAVITÉ EN MILIEU URBAIN ET RASE CAMPAGNE



Gravité milieu urbain — Gravité rase campagne

Source : ONISR

La gravité des accidents est beaucoup plus importante en rase campagne qu'en milieu urbain.

Répartition des accidents corporels par type de milieu

RÉPARTITION DES ÉVÈNEMENTS PAR TYPE DE MILIEU (POURCENTAGES)

	2013	2014	2015	2016	2017	2018	2019	2020	2021	2022	2023
ACCIDENTS CORPORELS											
MILIEU URBAIN	69 %	69,1 %	65,8 %	64,6 %	63,5 %	64,1 %	64,5 %	64,5 %	64,2 %	63,3 %	**62,7 %**
RASE CAMPAGNE	31 %	30,9 %	34,2 %	35,4 %	36,5 %	35,9 %	35,5 %	35,5 %	35,8 %	36,7 %	**37,3 %**
BLESSÉS											
MILIEU URBAIN	66 %	65,7 %	62,5 %	60,9 %	59,9 %	60,7 %	61,0 %	61,4 %	60,9 %	59,7 %	**59,0 %**
RASE CAMPAGNE	34 %	34,3 %	37,5 %	39,1 %	40,1 %	39,3 %	39,0 %	38,6 %	39,1 %	40,3 %	**41,0 %**
TUÉS											
MILIEU URBAIN	28 %	29,3 %	28,5 %	29,3 %	29,3 %	29,6 %	32,0 %	33,2 %	32,7 %	31,8 %	**32,0 %**
RASE CAMPAGNE	72 %	70,7 %	71,5 %	70,7 %	70,7 %	70,4 %	68,0 %	66,8 %	67,3 %	68,2 %	**68,0 %**

Source : ONISR

ACCIDENTS CORPORELS : RÉPARTITION EN 2023

Source : ONISR

BLESSÉS : RÉPARTITION EN 2023

Source : ONISR

TUÉS : RÉPARTITION EN 2023

Source : ONISR

Les voiries dites de “rase campagne” désignent l’ensemble des autoroutes (urbaines et interurbaines), ainsi que les parties de routes nationales, départementales et locales situées en dehors des agglomérations. Les voiries dites “urbaines” désignent les routes de toutes appartenances domaniales situées dans les agglomérations (entre les panneaux d’entrée et de fin des agglomérations quelles que soient leurs tailles).
La répartition des accidents entre “milieu urbain” et “rase campagne” est caractéristique des conditions de circulation. En “rase campagne” on ne dénombre que 37 % des accidents corporels et 41 % des blessés, mais 68 % des tués. Les accidents y sont donc moins nombreux qu’en agglomérations, mais plus graves : le taux de gravité y est de 11,2 tués pour 100 accidents, contre 3,2 en milieu urbain. À titre de comparaison, le taux de gravité est de l’ordre de 0,75 dans Paris intra-muros, milieu urbain très dense.

Les taux de gravité varient selon les évolutions respectives des nombres d’accidents et des nombres de tués.

Accidents corporels par type de réseau

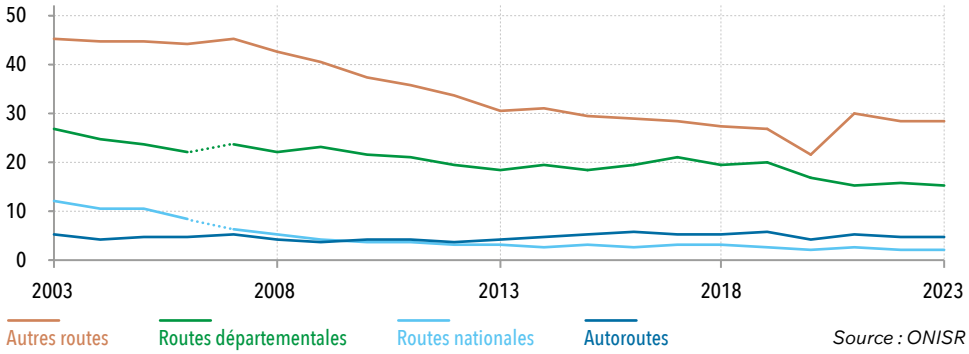
NOMBRES D'ÉVÈNEMENTS PAR TYPE DE RÉSEAU (MILLIERS SAUF POUR LES TUÉS ET LA GRAVITÉ)

	2013	2014	2015	2016	2017	2018	2019	2020	2021	2022	2023
ACCIDENTS CORPORELS											
AUTOROUTES	4,5	4,8	5,2	5,7	5,7	5,6	5,7	4,3	5,3	5,0	**5,0**
ROUTES NATIONALES	3,1	2,9	3,2	3,0	3,2	3,2	2,9	2,2	2,6	2,5	**2,5**
ROUTES DÉPARTEMENTALES	18,4	19,5	18,7	19,7	21,4	19,5	20,3	17,0	15,7	16,1	**15,6**
AUTRES ROUTES	30,8	30,9	29,4	29,1	28,3	27,5	27,1	21,6	30,0	28,7	**28,6**
BLESSÉS											
AUTOROUTES	6,3	6,7	7,2	8,1	7,9	7,9	8,1	6,0	7,5	7,1	**7,0**
ROUTES NATIONALES	4,2	4,2	4,4	4,2	4,6	4,4	4,1	3,0	3,7	3,6	**3,5**
ROUTES DÉPARTEMENTALES	23,9	25,7	24,5	26,1	27,8	25,2	26,2	27,2	20,3	20,9	**20,3**
AUTRES ROUTES	36,2	36,6	34,7	34,3	33,1	32,5	32,1	19,7	35,6	33,7	**33,8**
TUÉS											
AUTOROUTES	261	242	298	270	282	269	263	201	248	294	**269**
ROUTES NATIONALES	297	250	264	302	232	222	220	181	194	252	**192**
ROUTES DÉPARTEMENTALES	2 120	2 265	2 248	2 242	2 224	2 103	2 044	1 558	1 702	1 849	**1 840**
AUTRES ROUTES	590	627	651	663	710	654	717	601	800	872	**866**
GRAVITÉ*											
AUTOROUTES	5,8	5,0	5,7	4,7	5,0	4,8	4,6	4,6	4,7	5,9	**5,4**
ROUTES NATIONALES	9,6	8,5	8,3	10,1	7,2	7,0	7,6	8,2	7,5	9,9	**7,8**
ROUTES DÉPARTEMENTALES	11,5	11,6	12,0	11,4	10,4	10,8	10,1	9,2	10,9	11,5	**11,8**
AUTRES ROUTES	1,9	2,0	2,2	2,3	2,5	2,4	2,6	2,8	2,7	3,0	**3,0**

** Nombre de tués pour 100 accidents corporels.*

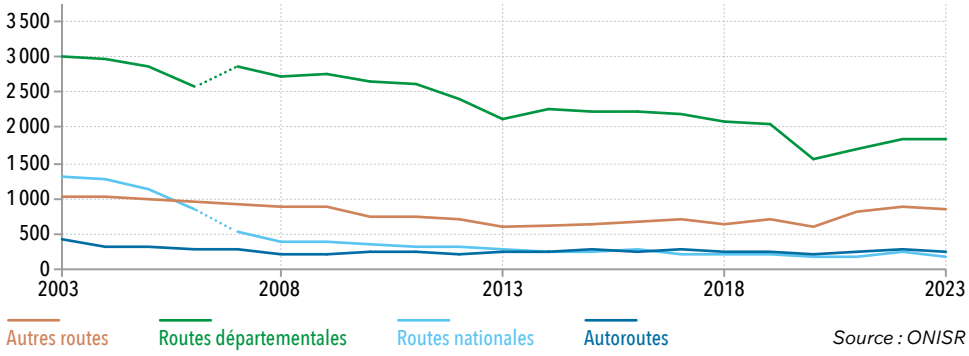
Source : ONISR

NOMBRE D'ACCIDENTS CORPORELS PAR TYPE DE RÉSEAU (MILLIERS)



Source : ONISR

NOMBRE DE TUÉS PAR TYPE DE RÉSEAU



Source : ONISR

Sur départementales et autres routes :

- 64 % de la circulation
- 85 % des accidents corporels
- 85 % des tués
- 83 % des blessés

La répartition des accidents selon les réseaux n'est pas directement comparable à celle de la circulation (voir p.131), car la définition des réseaux est différente, notamment du fait de la présence des agglomérations sur les réseaux routiers. En outre, la série des routes nationales comporte une rupture du fait des transferts aux départements.

De cet ensemble, on peut toutefois isoler les autoroutes, qui constituent, en fait de sécurité, des infrastructures à haute performance : en 2023, elles ont reçu 33 % de la circulation en nombre de kilomètres parcourus, mais n'ont compté que 10 % des accidents corporels, 11 % des blessés et 8 % des tués ; le taux de tués y est d'environ 1,4 par milliard de kilomètres parcourus, à comparer avec 7,1 tués par milliard de kilomètres parcourus pour le reste du réseau routier (national et local, urbain et rase campagne confondus).

Le diagramme de la page ci-contre introduit en outre une distinction entre les routes nationales et l'ensemble des autres routes.

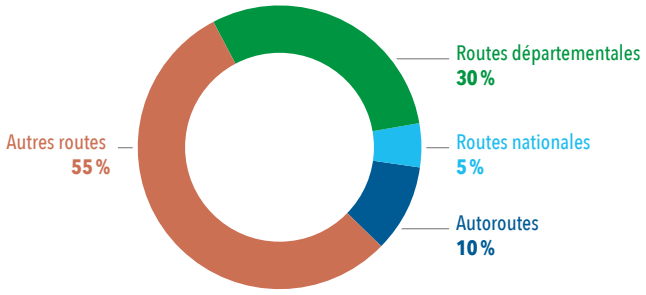
Accidents corporels par type de réseau

RÉPARTITION DES ÉVÈNEMENTS PAR TYPE DE RÉSEAU (POURCENTAGES)

	2013	2014	2015	2016	2017	2018	2019	2020	2021	2022	2023
ACCIDENTS CORPORELS											
AUTOROUTES	8 %	8 %	9 %	10 %	10 %	10 %	10 %	10 %	10 %	10 %	**10 %**
ROUTES NATIONALES	5 %	5 %	6 %	5 %	6 %	6 %	5 %	5 %	5 %	5 %	**5 %**
ROUTES DÉPARTEMENTALES	32 %	34 %	33 %	34 %	37 %	35 %	36 %	38 %	29 %	31 %	**30 %**
AUTRES ROUTES	54 %	53 %	52 %	51 %	48 %	49 %	48 %	48 %	56 %	55 %	**55 %**
BLESSÉS											
AUTOROUTES	9 %	9 %	10 %	11 %	11 %	11 %	12 %	11 %	11 %	11 %	**11 %**
ROUTES NATIONALES	6 %	6 %	6 %	6 %	6 %	6 %	6 %	5 %	5 %	6 %	**5 %**
ROUTES DÉPARTEMENTALES	34 %	35 %	35 %	36 %	38 %	36 %	37 %	49 %	30 %	32 %	**31 %**
AUTRES ROUTES	51 %	50 %	49 %	47 %	45 %	46 %	45 %	35 %	53 %	52 %	**52 %**
TUÉS											
AUTOROUTES	8 %	7 %	9 %	8 %	8 %	8 %	8 %	8 %	8 %	9 %	**8 %**
ROUTES NATIONALES	9 %	7 %	8 %	9 %	7 %	7 %	7 %	7 %	7 %	8 %	**6 %**
ROUTES DÉPARTEMENTALES	65 %	67 %	65 %	64 %	65 %	65 %	63 %	61 %	58 %	57 %	**58 %**
AUTRES ROUTES	18 %	19 %	19 %	19 %	21 %	20 %	22 %	24 %	27 %	27 %	**27 %**

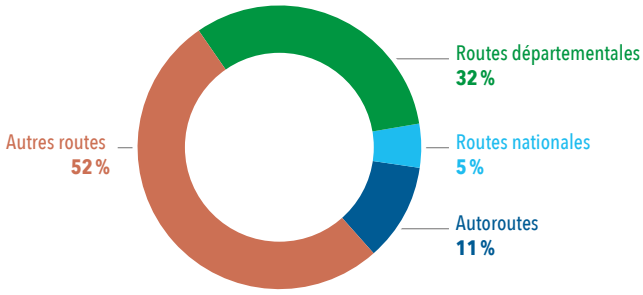
Source : ONISR

RÉPARTITION DES ACCIDENTS CORPORELS EN 2023



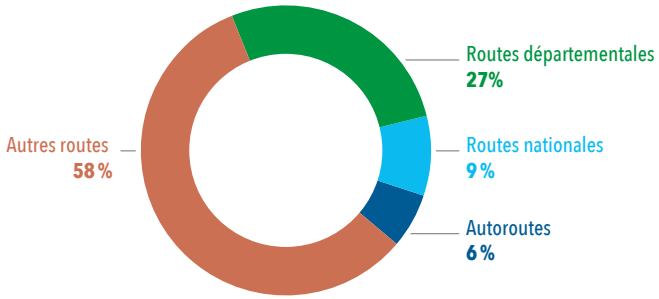
Source : ONISR

RÉPARTITION DES BLESSÉS EN 2023



Source : ONISR

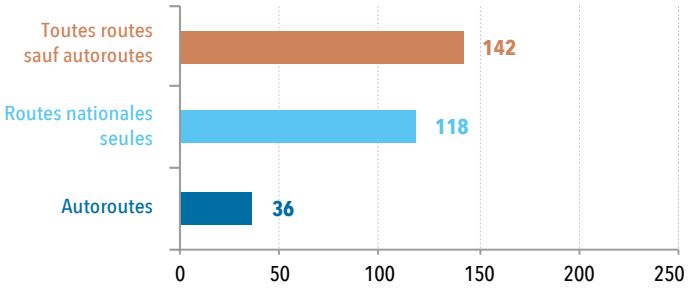
RÉPARTITION DES TUÉS EN 2023



Source : ONISR

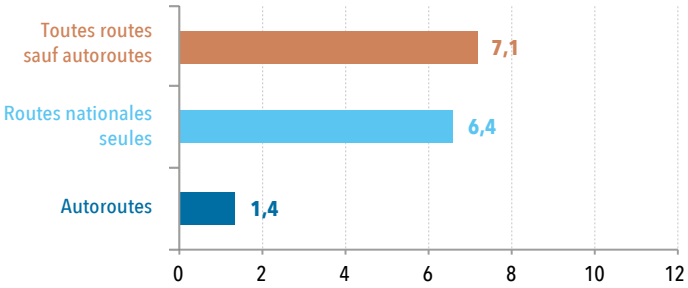
Le taux des tués rapporté aux kilomètres parcourus est de 1,4 sur autoroutes et de 7,1 sur les autres routes.

NOMBRES DE BLESSÉS PAR MILLIARD DE KILOMÈTRES PARCOURUS EN 2023



Sources : ONISR et SDES

NOMBRES DE TUÉS PAR MILLIARD DE KILOMÈTRES PARCOURUS EN 2023



Sources : ONISR et SDES

Accidents corporels sur le réseau autoroutier concédé

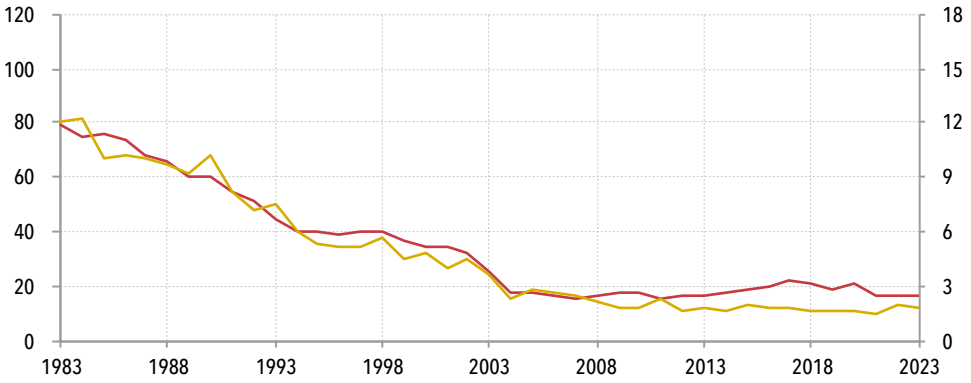
DONNÉES DE CIRCULATION ET DE SÉCURITÉ ROUTIÈRE SUR AUTOROUTES CONCÉDÉES

	2013	2014	2015	2016	2017	2018	2019	2020	2021	2022	2023
CIRCULATION (MILLIARDS DE VÉHICULES x KILOMÈTRES)	89,4	87,3	89,7	92,6	94,4	95,0	97,0	75,8	91,5	98,4	100,9
ACCIDENTS CORPORELS (NOMBRE)	1 516	1 523	1 699	1 834	2 073	1 957	1 783	1 572	1 520	1 645	1 679
TAUX D'ACCIDENTS CORPORELS*	17,0	17,4	18,9	19,8	22,0	20,6	18,4	20,7	16,6	16,7	16,6
TUÉS (NOMBRE)	169	142	174	169	166	157	154	127	131	188	181
TAUX DE TUÉS*	1,9	1,6	1,9	1,8	1,8	1,7	1,6	1,7	1,4	1,9	1,8
GRAVITÉ**	11,1	9,3	10,2	9,2	8,0	8,0	8,6	8,1	8,6	11,4	10,8

** Nombre par milliard de kilomètres parcourus.*
*** Nombre de tués pour 100 accidents corporels*

Source : ASFA

AUTOROUTES CONCÉDÉES : TAUX DE TUÉS ET D'ACCIDENTS CORPORELS
(PAR MILLIARD DE KM PARCOURUS)



Échelle de gauche : Taux d'accidents corporels Échelle de droite : Taux de tués *Source : ASFA*

Sur autoroutes :
- 33 % de la circulation
- 10 % des accidents corporels
- 8 % des tués
- 11 % des blessés.

Les chiffres absolus d'accidents et de victimes sur le réseau concédé sont relatifs à un réseau et à une circulation qui ont été en augmentation continuelle hormis en 2019 (voir p.132). Le faible nombre de tués rend les chiffres absolus sensibles à des évènements graves et isolés (par exemple un carambolage ou un accident d'autocar), et les variations d'une année à l'autre ne sont donc pas toujours statistiquement significatives. À titre d'ordre de grandeur, pendant une vingtaine d'années, le nombre de tués avait oscillé entre 280 et 350 par an, alors que la longueur du réseau avait été multipliée par 2,5 et les kilomètres parcourus par 3,5. Entre 2009 et 2019, on a enregistré une amélioration importante et statistiquement significative de la sécurité, le nombre de tués étant resté quasi constant, pour une circulation qui a augmenté de 18 % dans l'intervalle. En 2020, on a observé une pause dans cette amélioration car le nombre de morts n'a baissé que de 17 %, alors que la circulation diminuait de plus de 22 % avec la crise sanitaire. Après la dégradation de la situation observée en 2022, avec 188 tués, chiffre le plus élevé depuis 2011 mais avec une circulation en hausse de 15 % par rapport à cette date, la situation s'est légèrement améliorée en 2023, avec 181 tués, chiffre encore très important par rapport aux 15 dernières années.

Les « taux » rapportés à la circulation exprimée en kilomètres parcourus par les véhicules sont les indicateurs les plus significatifs ; ils ont été figurés sur le graphique ci-dessus : ainsi, après 2022, on a observé en 2023 le taux le plus haut depuis 2017.

Accidents corporels par catégorie de véhicules

PRÉSENCE DES DIFFÉRENTES CATÉGORIES DE VÉHICULES DANS LES ACCIDENTS CORPORELS (MILLIERS)

	2013	2014	2015	2016	2017	2018	2019	2020	2021	2022	2023
ACCIDENTS CORPORELS	**56,8**	**58,2**	**56,6**	**57,5**	**58,6**	**55,8**	**56,0**	**45,1**	**53,5**	**52,4**	**51,6**
VÉHICULES PRÉSENTS	**95,9**	**98,9**	**96,3**	**98,7**	**100,0**	**95,4**	**95,8**	**76,4**	**76,6**	**74,8**	**73,9**
VÉHICULES/ACCIDENT	1,69	1,70	1,70	1,72	1,71	1,71	1,71	1,69	1,43	1,43	**1,43**
VOITURES	60,5	61,1	60,1	62,8	64,1	58,5	58,0	45,0	40,5	39,5	**39,0**
UTILITAIRES LÉGERS	5,1	5,5	5,4	5,5	5,0	6,2	6,3	5,2	6,0	6,0	**6,0**
POIDS LOURDS	2,8	3,0	2,9	3,0	3,1	3,1	3,0	2,3	2,5	2,5	**2,4**
TRANSPORTS EN COMMUN	1,0	0,9	1,0	0,9	0,9	0,8	0,8	0,6	0,7	0,8	**0,8**
MOTOS	13,5	14,4	13,9	13,9	14,9	14,0	13,6	10,4	11,8	11,5	**11,7**
CYCLOMOTEURS	7,7	8,0	7,2	6,8	6,0	6,2	6,2	5,3	6,4	5,3	**4,8**
BICYCLETTES	4,1	4,6	4,6	4,5	4,7	4,8	5,7	6,0	5,7	5,6	**5,4**
EDPM*									1,5	2,0	**2,3**
AUTRES	1,2	1,5	1,3	1,2	1,3	1,9	2,2	1,6	1,6	1,5	**1,4**

** EDPm: engins de déplacement personnels motorisés inclus dans "autres" jusqu'en 2020.* *Source : ONISR*

POURCENTAGES PAR RAPPORT AUX VÉHICULES PRÉSENTS

	2013	2014	2015	2016	2017	2018	2019	2020	2021	2022	2023
VOITURES	63,1 %	61,8 %	62,4 %	63,7 %	64,1 %	61,3 %	60,6 %	58,9 %	52,8 %	52,9 %	**52,8 %**
UTILITAIRES LÉGERS	5,4 %	5,5 %	5,6 %	5,5 %	5,0 %	6,5 %	6,6 %	6,8 %	7,9 %	8,0 %	**8,2 %**
POIDS LOURDS	2,9 %	3,0 %	3,0 %	3,1 %	3,1 %	3,2 %	3,1 %	2,9 %	3,3 %	3,3 %	**3,3 %**
TRANSPORTS EN COMMUN	1,0 %	0,9 %	1,0 %	0,9 %	0,9 %	0,9 %	0,9 %	0,8 %	0,9 %	1,0 %	**1,1 %**
MOTOS	14,1 %	14,5 %	14,4 %	14,1 %	14,9 %	14,7 %	14,2 %	13,7 %	15,4 %	15,4 %	**15,8 %**
CYCLOMOTEURS	8,0 %	8,0 %	7,5 %	6,9 %	6,0 %	6,5 %	6,4 %	7,0 %	8,3 %	7,1 %	**6,5 %**
BICYCLETTES	4,3 %	4,6 %	4,7 %	4,6 %	4,7 %	5,0 %	5,9 %	7,9 %	7,4 %	7,5 %	**7,3 %**
EDPM *									0,0	0,0	**3,1 %**
AUTRES	1,2 %	1,6 %	1,4 %	1,2 %	1,3 %	2,0 %	2,3 %	2,2 %	2,1 %	2,0 %	**1,9 %**
	100 %	100 %	100 %	100 %	100 %	100 %	100 %	100 %	100 %	100 %	**100 %**

** EDPm: engins de déplacement personnels motorisés inclus dans "autres" jusqu'en 2020.* *Source : ONISR*

TAUX DE PRÉSENCE PAR MILLIARD DE VÉHICULES x KILOMÈTRES PARCOURUS

	2013	2014	2015	2016	2017	2018	2019	2020	2021	2022	2023
VÉHICULES LÉGERS*	120	121	117	121	121	113	111	106	90	81	**81**
POIDS LOURDS	84	89	85	87	85	84	79	65	69	66	**66**
TAUX PRÉSENCE PL / VL	0,70	0,73	0,72	0,72	0,70	0,75	0,72	0,61	0,76	0,82	**0,81**

** voitures et utilitaires légers.* *Source : ONISR*

Le fait pour une catégorie de véhicule d'être "impliquée" dans un accident ne préjuge évidemment pas de sa responsabilité dans l'accident ; il est donc préférable de parler de "présence" dans les accidents.

Les tableaux ci-dessus indiquent les parts respectives des différents types de véhicules dans les accidents corporels. En moyenne, chaque accident met actuellement en présence environ 1,43 véhicule. Pour exprimer la part de chaque type de véhicule dans les accidents, il convient donc de se rapporter au nombre total de véhicules présents.

La part des motos dans les véhicules présents est passée de 9,4 % en 2000 à 15,8 % en 2023, pour une présence dans la circulation générale de 1,7 % en kilomètres parcourus.

Le taux de présence des poids lourds (nombre d'accidents par milliard de kilomètres parcourus) est inférieur à celui des voitures (voir aussi p.151) ; il est quasi-stable depuis 2020 et a d'ailleurs baissé depuis 2019.

Tués par catégories d'usagers

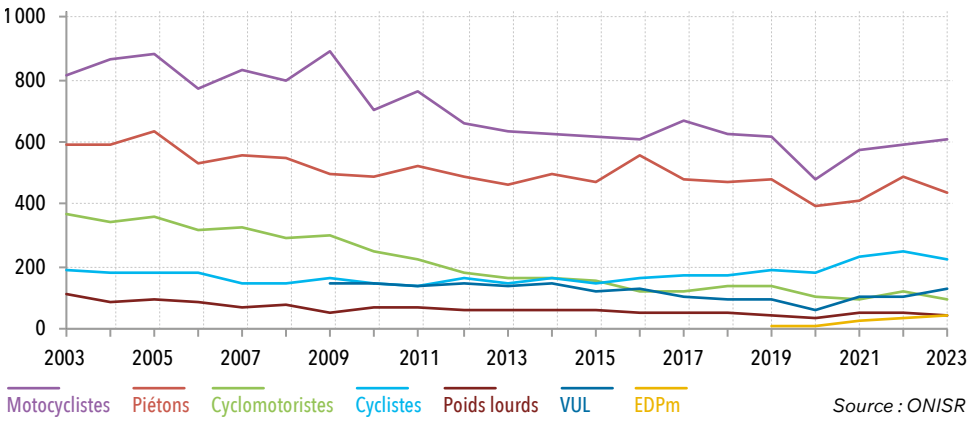
NOMBRES DE TUÉS SELON LES TYPES DE VÉHICULES UTILISÉS

	2013	2014	2015	2016	2017	2018	2019	2020	2021	2022	2023
PIÉTONS	465	499	468	559	484	471	483	391	414	488	**439**
EDPM *							10	7	24	35	**44**
CYCLISTES	147	159	149	162	173	175	187	178	227	245	**221**
CYCLOMOTORISTES	159	165	155	121	119	133	134	100	96	124	**95**
MOTOCYCLISTES	631	625	614	613	669	627	615	479	572	594	**611**
VOITURES	1 612	1 663	1 796	1 760	1 767	1 637	1 622	1 243	1 414	1 565	**1 512**
VUL	133	143	120	130	99	92	98	59	103	104	**125**
POIDS LOURDS	57	56	56	55	51	47	40	33	48	49	**45**
AUTRES	64	74	103	77	86	66	55	51	46	63	**75**
TOTAL	**3 268**	**3 384**	**3 461**	**3 477**	**3 448**	**3 248**	**3 244**	**2 541**	**2 944**	**3 267**	**3 167**

** EDPm: usager d'engins de déplacement personnel motorisé.*

Source : ONISR

NOMBRE DE TUÉS PAR CATÉGORIE D'USAGERS (AUTRES QUE LES OCCUPANTS DES VOITURES)

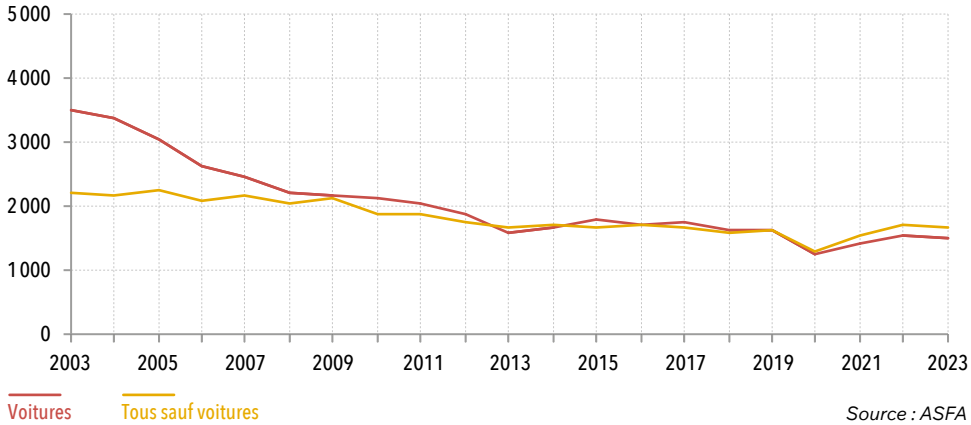


Source : ONISR

Parmi les cyclistes et les usagers d'EDPm, on compte : 8 % des tués et 20 % des blessés. Parmi les usagers de 2RM, on compte 22 % des tués.

NOMBRE DE TUÉS PARMI LES OCCUPANTS DES VOITURES

Le nombre de tués parmi les occupants des voitures reste stable.



Source : ASFA

En 2023, on observe un nombre total de victimes en légère baisse par rapport à 2019, avec des résultats nuancés selon les catégories d'usagers :

- Les tués en VUL sont en forte augmentation (+28 %) ; de même, on observe une hausse de 12 % des tués dans les PL ;
- À signaler également la forte hausse des accidentés en vélo et en EDPm qui représentent plus de 8 % des tués et 20 % des blessés graves ;
- De plus, même si le nombre de victimes chez les motocyclistes diminue légèrement par rapport à 2019, ils constituent cependant toujours 19,3 % des tués et 22 % des victimes motorisées, piétons et cyclistes exclus, proportion très supérieure à leur présence dans le parc total de véhicules à moteur et dans la circulation (près de 1,7 %).

Accidents corporels avec présence de poids lourds

NOMBRES

	2013	2014	2015	2016	2017	2018	2019	2020	2021	2022	2023
ACC. CORPORELS AVEC PL	2 791	2 762	2 721	2 797	2 850	2 830	2 753	2 105	2 545	2 475	**2 424**
POIDS LOURDS PRÉSENTS	2 791	2 983	2 901	3 030	3 061	3 070	2 951	2 250	2 545	2 476	**2 428**
TUÉS	465	480	473	493	418	444	390	304	392	408	**387**
GRAVITÉ*	16,7	17,4	17,4	17,6	14,7	15,7	14,2	14,4	15,4	16,5	**16,0**
BLESSÉS	**3 289**	**3 377**	**3 362**	**3 404**	**3 522**	**3 442**	**3 358**	**2 503**	**3 059**	**2 955**	**2 911**
DONT BLESSÉS HOSPITALISÉS	1 458	1 487	1 444	1 421	1 405	1 122	1 038	764	909	903	**904**
DONT BLESSÉS LÉGERS	1 831	1 890	1 918	1 983	2 117	2 320	2 320	1 739	2 150	2 052	**2 007**

** Nombre de tués pour 100 accidents corporels.*

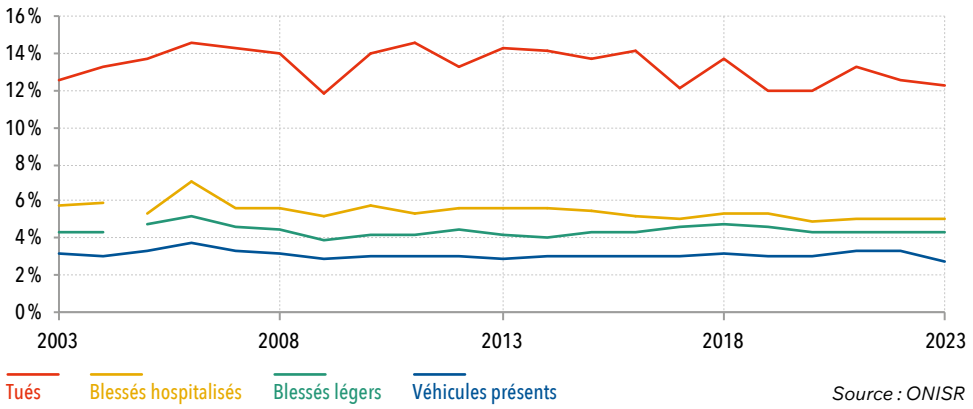
Source : ONISR

PROPORTIONS PAR RAPPORT AU TOTAL DES ÉVÈNEMENTS

	2013	2014	2015	2016	2017	2018	2019	2020	2021	2022	2023
ACCIDENTS CORPORELS	5 %	5 %	5 %	5 %	5 %	5 %	5 %	5 %	5 %	5 %	**5 %**
VÉHICULES PRÉSENTS	3 %	3 %	3 %	3 %	3 %	3 %	3 %	3 %	3 %	3 %	**3 %**
TUÉS	14 %	14 %	14 %	14 %	12 %	14 %	12 %	12 %	13 %	12 %	**12 %**
BLESSÉS	**5 %**	**5 %**	**5 %**	**5 %**	**5 %**	**5 %**	**5 %**	**4 %**	**5 %**	**5 %**	**5 %**
BLESSÉS HOSPITALISÉS	6 %	6 %	5 %	5 %	5 %	5 %	5 %	5 %	5 %	5 %	**5 %**
BLESSÉS LÉGERS	4 %	4 %	4 %	4 %	5 %	5 %	5 %	4 %	4 %	4 %	**4 %**

Source : ONISR

POURCENTAGES DE PRÉSENCE DES POIDS LOURDS DANS LES ACCIDENTS CORPORELS



Source : ONISR

Les Poids Lourds sont moins présents dans les accidents que dans la circulation, mais les accidents avec PL sont les plus graves.

Les tableaux et graphiques ci-dessus concernent la présence (voir p.149) des poids lourds dans les évènements accidentels recensés sur l'ensemble des réseaux (nombre de véhicules concernés, accidents et victimes).
Ces proportions augmentent avec l'échelle de gravité de l'évènement : 3 % des véhicules présents (ce qui est nettement inférieur à leur présence dans la circulation générale, qui est d'environ 6 % - voir p.130), 5 % des blessés et 12 % des tués.
En résumé, les poids lourds sont proportionnellement moins présents dans les accidents que ne le supposerait leur participation à la circulation générale, mais les accidents en question sont plus graves.

Union européenne : nombres de tués

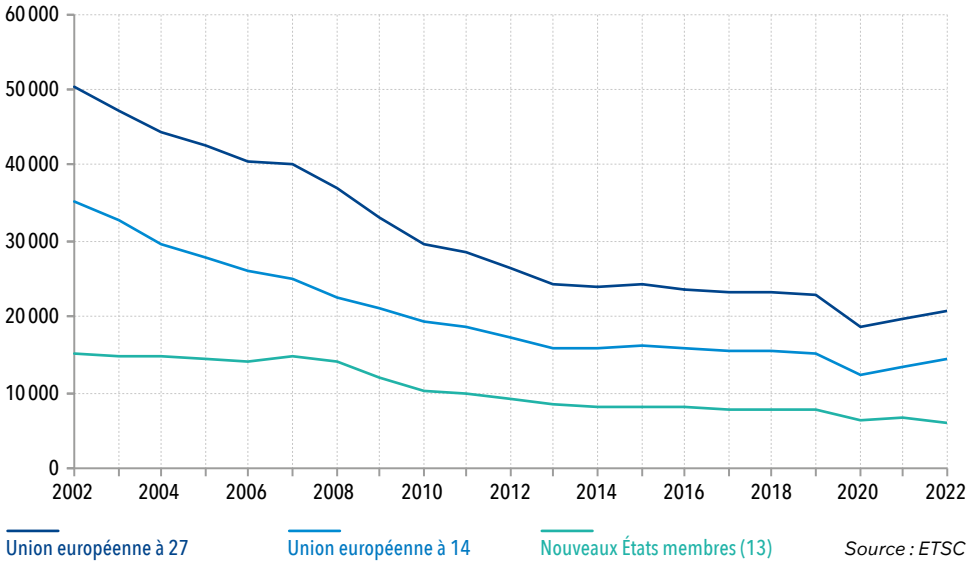
L'indicateur de sécurité routière le mieux codifié et le moins discutable est le nombre de tués dans les accidents de la route. Le dénombrement à peu près universellement adopté consiste à répertorier les personnes qui sont décédées **dans les 30 jours** suivant l'accident.

La tendance à la réduction du nombre de tués est la règle dans tous les États de l'UE, ceci malgré l'augmentation du parc de véhicules. En quinze ans, dans l'UE27, le nombre de tués a été divisé par 2 alors que le parc était multiplié par 1,25.

Le tableau et le graphique ci-contre montrent qu'il existe encore de fortes disparités entre les États. En général, les États dont la motorisation est la plus forte (l'UE 14 et le Royaume-Uni pour l'essentiel) et la plus ancienne bénéficient d'une meilleure sécurité routière, due à l'expérience, mais aussi à la densité et à la qualité de leurs réseaux routiers et surtout autoroutiers.

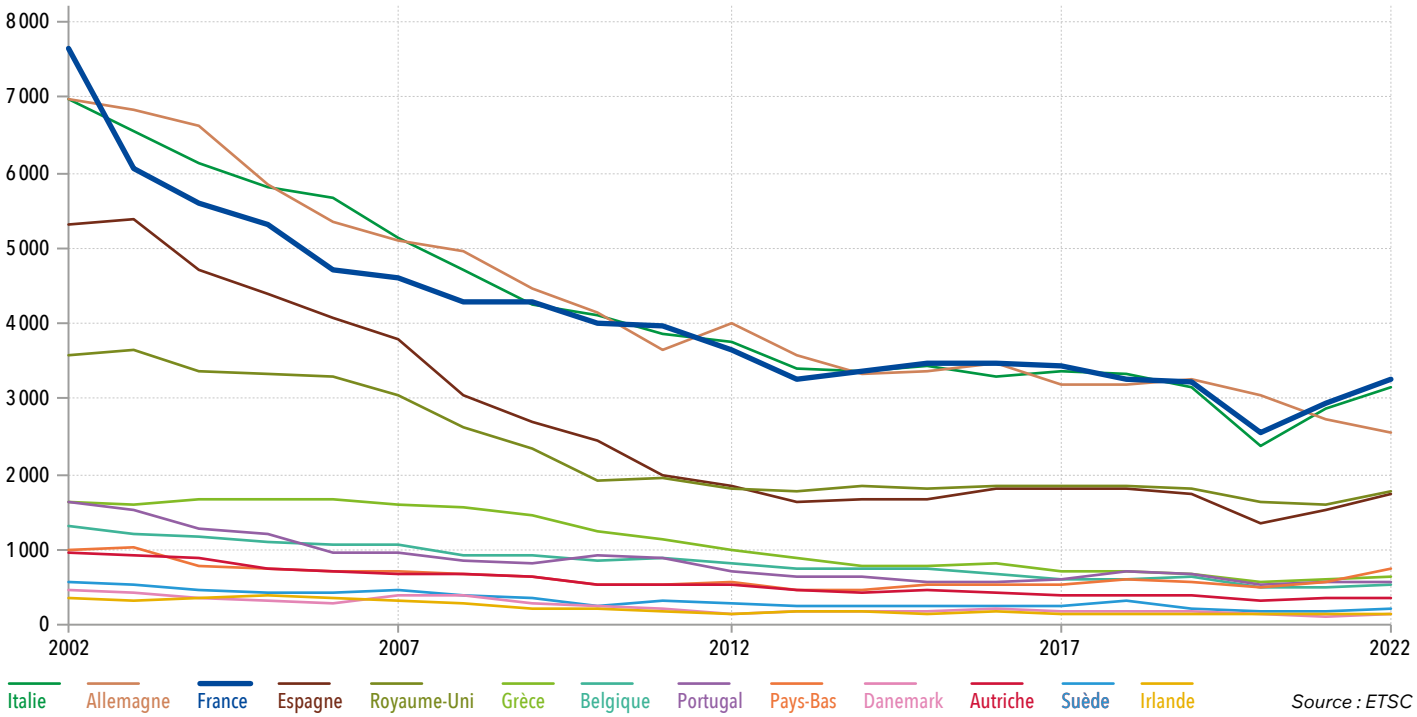
En Europe, c'est en France que l'on a eu le plus de morts sur la route en 2022 ; cependant, le nombre de tués par milliard de véhicules.km se situe au-dessous de la moyenne des pays européens.

UNION EUROPÉENNE : NOMBRES DE TUÉS (UNITÉS)



Source : ETSC

UNION EUROPÉENNE À 14 ET ROYAUME-UNI : NOMBRES DE TUÉS (UNITÉS)



Source : ETSC

Union européenne : nombres de tués en fonction de la circulation routière

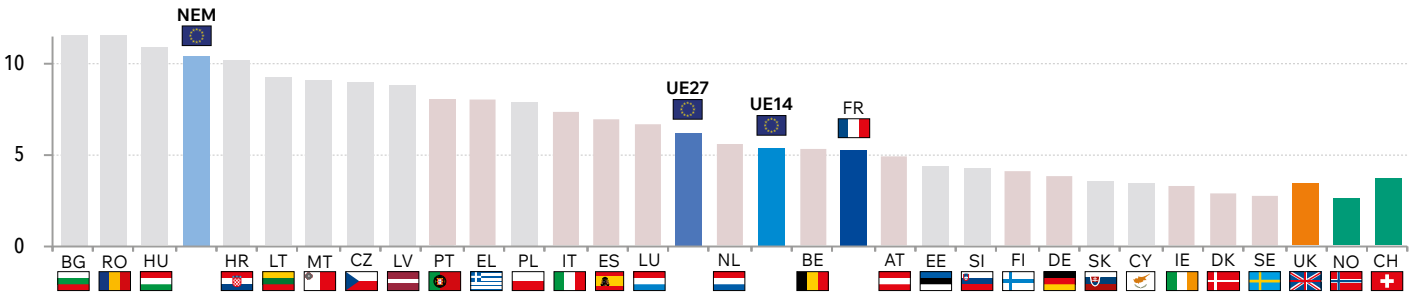
Avertissement : la circulation routière globale, exprimée en nombre de kilomètres parcourus dans l'année par l'ensemble des véhicules, n'est pas fournie de façon systématique par les États membres, alors qu'il s'agit d'une donnée fondamentale en matière de transport et de circulation. Cette donnée permet notamment de juger de l'adéquation entre demande de transports et infrastructures, des relations entre circulation et consommation de carburants, circulation et sécurité routière, etc.
En outre, il n'est pas toujours précisé si les chiffres fournis par les États comportent la circulation des deux-roues ou non.
Par conséquent, les chiffres figurant dans le tableau et le graphique ci-dessous sont des arrondis, issus de diverses sources.

UNION EUROPÉENNE : NOMBRES DE TUÉS ET CIRCULATION ROUTIÈRE EN 2022

			POPULATION (MILLIONS D'HABITANTS)	CIRCULATION (MILLIARDS DE VÉHICULES-KM)	TUÉS (UNITÉS)	TUÉS PAR MILLIARD DE VÉHICULES-KM
UE14	BE	BELGIQUE	12	103	540	5
NEM	BG	BULGARIE	6	1	531	377
NEM	CZ	RÉP. TCHÈQUE	11	59	527	9
UE14	DK	DANEMARK	6	55	154	3
UE14	DE	ALLEMAGNE	84	721	2 776	4
NEM	EE	ESTONIE	1	12	51	4
UE14	IE	IRLANDE	5	48	155	3
UE14	EL	GRÈCE	10	82	654	8
UE14	ES	ESPAGNE	48	254	1 746	7
UE14	FR	FRANCE	**68**	**629**	**3 267**	**5**
NEM	HR	CROATIE	4	27	275	10
UE14	IT	ITALIE	59	435	3 159	7
NEM	CY	CHYPRE	1	11	37	3
NEM	LV	LETTONIE	2	13	113	9
NEM	LT	LITUANIE	3	13	120	9
UE14	LU	LUXEMBOURG	1	5	36	7
NEM	HU	HONGRIE	10	50	537	11
NEM	MT	MALTE	1	3	26	9
UE14	NL	PAYS-BAS	18	135	745	6
UE14	AT	AUTRICHE	9	76	370	5
NEM	PL	POLOGNE	37	242	1 896	8
UE14	PT	PORTUGAL	10	73	591	8
NEM	RO	ROUMANIE	19	64	1 634	26
NEM	SI	SLOVÉNIE	2	21	85	4
NEM	SK	SLOVAQUIE	5	68	244	4
UE14	FI	FINLANDE	6	49	196	4
UE14	SE	SUÈDE	11	82	227	3
	UE 14	UNION EUROPÉENNE À 14 PAYS	**347**	**2 748**	**14 616**	**5**
	NEM	NOUVEAUX ÉTATS MEMBRES (13)	**102**	**583**	**6 076**	**10**
	UE 27	UNION EUROPÉENNE À 27 PAYS	**449**	**3 331**	**20 692**	**6**
	UK	ROYAUME-UNI	68	521	1 766	3
	NO	NORVÈGE	5	45	116	3
	CH	SUISSE	9	65	241	4

Source : Eurostat, ETSC

UNION EUROPÉENNE : NOMBRES DE TUÉS PAR MILLIARDS DE VÉHICULES-KM EN 2022



(La Bulgarie et la Roumanie sont hors échelle)

Source : Eurostat, ETSC

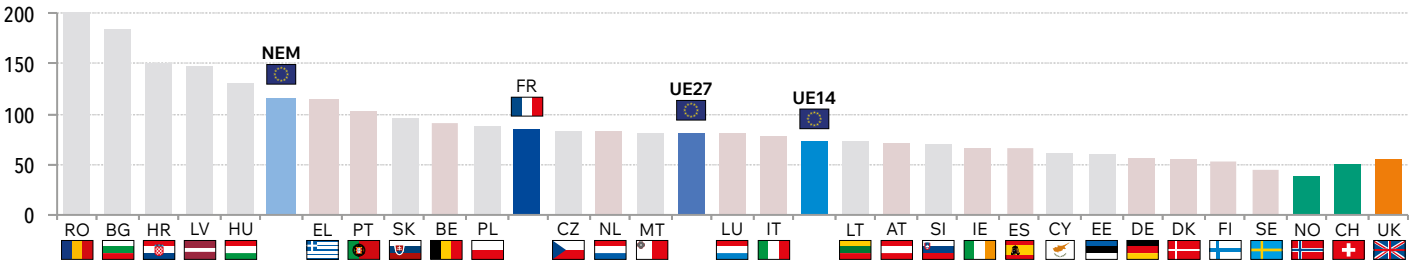
Nombres de tués en fonction du parc de voitures

UNION EUROPÉENNE : NOMBRES DE TUÉS ET VOITURES PARTICULIÈRES EN 2022

			POPULATION (MILLIONS D'HABITANTS)	VOITURES PARTICULIÈRES (MILLIONS)	TUÉS (UNITÉS)	TUÉS PAR MILLION DE VOITURES
UE14	BE	BELGIQUE	11,7	6,0	540	91
NEM	BG	BULGARIE	6,4	2,9	531	183
NEM	CZ	RÉP. TCHÈQUE	10,8	6,3	527	84
UE14	DK	DANEMARK	5,9	2,8	154	55
UE14	DE	ALLEMAGNE	84,4	48,8	2 776	57
NEM	EE	ESTONIE	1,4	0,8	51	60
UE14	IE	IRLANDE	5,3	2,3	155	66
UE14	EL	GRÈCE	10,4	5,7	654	114
UE14	ES	ESPAGNE	48,1	26,6	1 746	66
UE14	FR	FRANCE	**68,2**	**38,9**	**3 267**	**84**
NEM	HR	CROATIE	3,9	1,8	275	149
UE14	IT	ITALIE	59,0	40,2	3 159	79
NEM	CY	CHYPRE	0,9	0,6	37	62
NEM	LV	LETTONIE	1,9	0,8	113	147
NEM	LT	LITUANIE	2,9	1,7	120	73
UE14	LU	LUXEMBOURG	0,7	0,4	36	81
NEM	HU	HONGRIE	9,6	4,1	537	131
NEM	MT	MALTE	0,5	0,3	26	82
UE14	NL	PAYS-BAS	17,8	8,9	745	84
UE14	AT	AUTRICHE	9,1	5,2	370	72
NEM	PL	POLOGNE	36,8	21,5	1 896	88
UE14	PT	PORTUGAL	10,5	5,8	591	102
NEM	RO	ROUMANIE	19,1	7,9	1 634	208
NEM	SI	SLOVÉNIE	2,1	1,2	85	70
NEM	SK	SLOVAQUIE	5,4	2,6	244	95
UE14	FI	FINLANDE	5,6	3,7	196	53
UE14	SE	SUÈDE	10,5	5,0	227	46
	UE 14	UNION EUROPÉENNE À 14 PAYS	**347,1**	**200,2**	**14 616**	**73**
	NEM	NOUVEAUX ÉTATS MEMBRES (13)	**101,6**	**52,4**	**6 076**	**116**
	UE 27	UNION EUROPÉENNE À 27 PAYS	**448,8**	**252,6**	**20 692**	**82**
	UK	NORVÈGE	5,5	3,0	116	38
	NO	SUISSE	8,8	4,8	241	50
	CH	ROYAUME-UNI	67,6	32,2	1 766	55

Source : Eurostat, ETSC

UNION EUROPÉENNE : TUÉS PAR MILLION DE VOITURES EN 2022



(Roumanie hors échelle)

Source : Eurostat, ETSC

Permis de conduire : détention et délivrance
(France métropolitaine)

DÉTENTION DU PERMIS DE CONDUIRE SELON LE SEXE (FRANCE MÉTROPOLITAINE) (POURCENTAGE DE LA POPULATION ÂGÉE DE 18 ANS ET PLUS)

	1967	1974	1982	1994	2008
FEMMES	21 %	30 %	47 %	64 %	76 %
HOMMES	65 %	70 %	80 %	88 %	90 %
ENSEMBLE	42 %	50 %	63 %	75 %	83 %

Source : ENTD (INSEE, SDES)

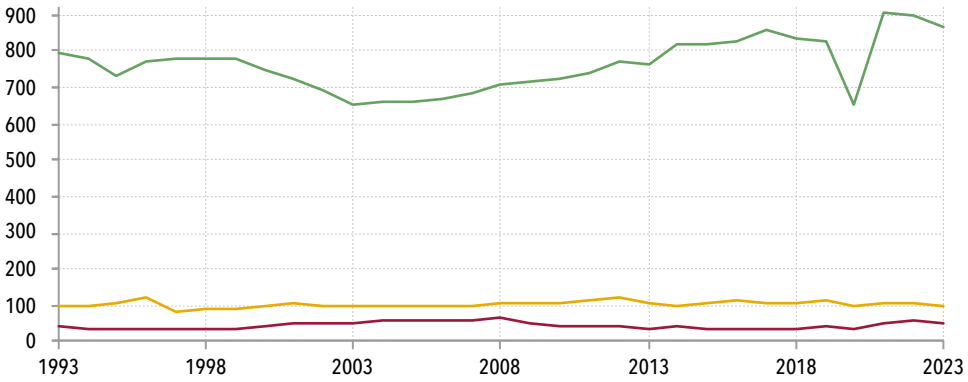
PERMIS DE CONDUIRE DÉLIVRÉS EN FRANCE MÉTROPOLITAINE

	2012	2013	2014	2015	2016	2017	2018	2019	2020	2021	2022	2023
PERMIS B*	**775**	**762**	**821**	**818**	**830**	**861**	**836**	**829**	**651**	**905**	**897**	**869**
DONT HOMMES	400	394	421	421	423	439	426	429	348	477	475	**463**
DONT FEMMES	375	368	401	398	407	422	410	400	303	428	422	**406**
PERMIS A2**	**119**	**110**	**102**	**103**	**113**	**108**	**103**	**117**	**101**	**109**	**103**	**100**
DONT HOMMES	104	94	88	88	96	91	87	99	85	91	86	**83**
DONT FEMMES	15	16	14	15	18	17	16	18	16	18	16	**16**
VÉLOMOTEURS (A1)	**5**	**5**	**5**	**5**	**6**	**7**	**7**	**7**	**6**	**7**	**8**	**8**
DONT HOMMES	5	5	5	5	6	6	6	6	5	7	7	**7**
DONT FEMMES	0	0	0	0	0	1	1	1	0	1	1	**1**
PERMIS C + EC***	**40**	**39**	**40**	**37**	**36**	**37**	**38**	**42**	**37**	**54**	**56**	**50**
DONT HOMMES	38	37	38	35	34	35	36	40	35	51	52	**46**
DONT FEMMES	2	2	2	2	2	2	2	3	2	4	4	**4**
PERMIS D****	**5**	**5**	**6**	**5**	**6**	**5**	**4**	**4**	**3**	**4**	**4**	**5**
DONT HOMMES	4	4	5	4	5	4	3	3	3	3	4	**4**
DONT FEMMES	1	1	1	1	1	1	1	1	1	1	1	**1**
TOTAL TOUS PERMIS	**968**	**934**	**988**	**986**	**1 009**	**1 037**	**1 006**	**1 019**	**813**	**1 101**	**1 089**	**1 053**

** Voitures de tourisme et véhicules utilitaires de 3,5 t de PTAC maximum (le permis B représente environ 83 % du total des permis délivrés.*
*** Motos de plus de 125 cm³ de cylindrée.*
**** Poids lourds.*
***** Transport en commun.*

Source : DSR

PERMIS DE CONDUIRE DÉLIVRÉS EN FRANCE MÉTROPOLITAINE (MILLIERS)



Source : DSR

Avec l'obtention du permis de conduire, on a tous les ans depuis 10 ans, environ 1 million de conducteurs de plus en France.

L'évolution de la détention du permis de conduire dénote l'effet des générations, combiné à l'histoire de l'automobile, à la croissance du parc, à la motorisation double ou multiple et à l'évolution des mœurs : composition des ménages, place des femmes dans la vie familiale et dans la vie active, etc. Les femmes rattrapent progressivement leur retard sur les hommes. Plus de 43 millions de personnes possèdent un permis de conduire.

TOUS RÉUNIS AUTOUR D'UNE MÊME PASSION

EQUIP AUTO PARIS

LE SALON INTERNATIONAL DES PROFESSIONNELS DE L'AUTOMOBILE

12-16 OCTOBRE 2027 • PARIS EXPO PORTE DE VERSAILLES

equipauto.com

#equipauto

Organisé par EQUIP'AUTO SAS

DATAMOVE

LES DONNÉES ET TENDANCES DES MOBILITÉS

One Step Ahead with Data

www.datamove.fr

www.equipauto.com

contact@fonds-keyros.fr