

EXTRAITS du TEF - Fiches  
TRANSPORTS

# TEF



Tableaux  
de l'économie française

EXTRAITS du TEF - Fiches  
TRANSPORTS

Collection Insee Références  
Édition 2014

Mesurer pour comprendre



## 20.7 Transports de voyageurs

En 2012, la croissance du **transport** intérieur de **voyageurs** continue de ralentir : elle progresse de 0,4 % après + 0,7 % en 2011. La circulation des véhicules particuliers augmente légèrement plus vite qu'en 2011, tandis que la croissance des transports collectifs ralentit. Parmi ces derniers, ce sont les transports routiers et le transport aérien qui augmentent le plus alors que le transport ferroviaire « longue distance » diminue. Les parts des modes de transports intérieurs de voyageurs n'évoluent pas. Les véhicules particuliers représentent 83 % du transport intérieur de voyageurs. La part de la route est stable, à 88 %.

Les routes départementales et locales enregistrent pour l'ensemble des véhicules une hausse de la circulation routière, tandis que le réseau national, particulièrement les autoroutes concédées, affiche une baisse. Au-delà de la baisse de circulation des poids lourds, on ne peut exclure que le contexte d'activité économique déprimée et de prix élevés des carburants ait incité les ménages à limiter leurs longs et moyens déplacements en voiture.

Après une accélération du nombre de **voyageurs-kilomètres** en 2011, le transport collectif retrouve son rythme de croissance de 2010 (+ 0,8 % en 2012), inférieur à sa tendance décennale. La croissance est portée à la fois par les transports collectifs routiers, les transports ferrés (dont le métro) et le transport aérien. Cependant, le rythme de croissance de chacun de ces modes de transport est en

baisse par rapport à 2011, notamment celui des transports ferrés (+ 0,3 % après + 3,4 %).

Le **transport ferroviaire de voyageurs**, hors navettes Eurotunnel, marque le pas en 2012 (+ 0,1 %). Les résultats sont contrastés selon le type de réseau. Le transport ferroviaire longue distance recule, tandis que le transport ferroviaire « du quotidien » continue de progresser.

Le transport aérien de voyageurs poursuit sa croissance, qui reste cependant inférieure à la moyenne 2010-2011. La fréquentation des aéroports de Paris enregistre une faible croissance. En revanche, la reprise de la fréquentation des aéroports de province se confirme, avec une forte progression. Le nombre total de passagers, y compris outre-mer, augmente de 3 % (après + 6,7 % en 2011). Comme en 2011, la croissance hors outre-mer est portée aussi bien par l'international que par le transport intra-métropole. En revanche, l'outre-mer recule de 1,1 % en 2012.

Le nombre total de passagers trans-Manche passant par la France marque le pas en 2012. Le recul de la part du mode de transport maritime sur cette liaison, illustré par la disparition de Sea France, s'accélère au bénéfice du ferroviaire et, dans une moindre mesure, de l'aérien. Le **transport maritime** de passagers en Méditerranée se maintient grâce aux croisières, alors que la baisse amorcée en 2011 pour le transport sur lignes régulières s'accroît. ■

### Définitions

**Transport de voyageurs** : comprend tout mouvement de voyageurs à bord d'un mode de transport quel qu'il soit : ferroviaire, routier, maritime, aérien, etc. Le transport de voyageurs se mesure en voyageurs-kilomètres ou, sur un trajet donné, en nombre de voyageurs.

**Voyageur-kilomètre** : unité de mesure correspondant au transport d'un voyageur sur une distance d'un kilomètre.

**Voyageur transporté** : personne physique transportée sur tout ou partie d'un trajet. Le personnel affecté au service du mode de transport utilisé n'est pas assimilé à des voyageurs.

**Transport ferroviaire de voyageurs, transport maritime de voyageurs** : voir rubrique « définitions » en annexes.

### Pour en savoir plus

- « Le transport collectif routier de voyageurs en 2012 : en progression pour les autobus et en léger recul pour les autocars », *Chiffres & Statistiques* n° 441, SOeS, août 2013.
- « Les comptes des transports en 2012 », rapport de la commission des Comptes des transports de la Nation, SOeS, juillet 2013.
- « Le transport intérieur en 2012 : baisse pour les marchandises et pour les voyageurs sur longue distance », *le point sur* n° 160, mai 2013.

Retrouvez le TEF sur [www.insee.fr](http://www.insee.fr), rubrique Publications et services\Collections nationales\Insee Références

## Transports intérieurs de voyageurs par mode

en milliards de voyageurs-kilomètres

	1990	2000	2012	12/11 en %
Voitures particulières <sup>1</sup>	617,3	754,4	815,0	0,3
Autobus, cars	40,6	42,0	51,6	1,0
dont RATP <sup>2</sup>	2,2	2,5	3,1	1,6
Transports ferroviaires	74,2	80,7	104,3	0,3
dont : SNCF	63,7	69,1	89,1	0,1
dont TGV	14,9	34,5	54,0	0,0
RATP <sup>3</sup>	9,7	10,2	12,8	1,3
Transports aériens	11,4	15,1	14,0	4,1
<b>Total</b>	<b>743,6</b>	<b>892,2</b>	<b>984,9</b>	<b>0,4</b>

1. Rebasement du bilan de la circulation (base 2007), série rétropolée jusqu'en 1990. Les voitures particulières incluent les véhicules immatriculés à l'étranger et les deux-roues motorisés. 2. Y c. tramways. 3. Métro et RER.

Source : SOeS.

## Passagers trans-Manche passant par la France

en milliers de passagers

	1995	2005	2012	12/11 en %
<b>Passagers Eurotunnel</b>	<b>7 758</b>	<b>17 063</b>	<b>19 976</b>	<b>5,2</b>
Passagers Eurostar	2 920	7 454	9 912	2,4
Navettes tourisme <sup>1</sup>	4 394	8 131	8 397	6,6
Véhicules navettes fret <sup>1</sup>	444	1 478	1 667	16,0
<b>Passagers ferries<sup>2</sup></b>	<b>25 807</b>	<b>17 533</b>	<b>15 159</b>	<b>-6,8</b>
dont Calais <sup>2</sup>	17 056	11 695	9 345	-7,1
<b>Passagers aériens</b>	<b>3 315</b>	<b>7 523</b>	<b>6 813</b>	<b>2,5</b>
Paris-Londres <sup>3</sup>	3 315	2 391	1 812	1,3
Régions-Londres	...	5 132	5 000	2,9
<b>Total</b>	<b>36 880</b>	<b>42 120</b>	<b>41 948</b>	<b>0,1</b>

1. Estimation SOeS à partir des données Eurotunnel et de coefficients de remplissage des véhicules. 2. Y c. liaisons avec l'Irlande et les îles anglo-normandes.

3. Aéroports d'Orly et Roissy - Charles de Gaulle.

Source : SOeS.

## Fréquentation des lignes aériennes de voyageurs

en milliers de passagers

	1990	2000	2012	12/11 en %
<b>Métropole - International</b>	<b>36 959</b>	<b>66 972</b>	<b>105 330</b>	<b>3,4</b>
dont : métropole - Europe	22 954	41 666	67 429	3,6
métropole - Afrique	7 126	10 170	16 472	4,3
métropole - Amérique	4 384	9 663	11 698	-0,4
<b>Métropole - Intérieur</b>	<b>22 640</b>	<b>30 747</b>	<b>27 509</b>	<b>2,3</b>
Paris - régions	17 281	21 165	16 451	-1,5
Régions - régions	3 574	5 829	7 388	14,5
Métropole - outre-mer	1 785	3 754	3 670	-1,7
<b>Total métropole</b>	<b>59 598</b>	<b>97 719</b>	<b>132 839</b>	<b>3,1</b>
Outre-mer - international	1 458	1 912	2 182	-1,9
Outre-mer - outre-mer	1 312	2 063	2 171	0,6
<b>Total</b>	<b>62 368</b>	<b>101 694</b>	<b>137 192</b>	<b>3,0</b>

Source : SOeS.

## Fréquentation des principaux aéroports européens

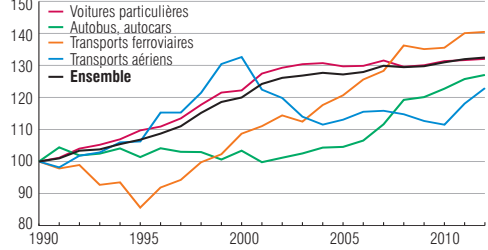
en millions de passagers

Rang	2012	2012/11 en %
1 <sup>er</sup> Londres / Heathrow (UK)	70,1	0,9
<b>2<sup>e</sup> Paris / Charles-de-Gaulle (FR)</b>	<b>61,6</b>	<b>1,3</b>
3 <sup>e</sup> Francfort-sur-le-Main (DE)	57,8	2,1
4 <sup>e</sup> Amsterdam / Schiphol (NL)	51,1	2,5
5 <sup>e</sup> Madrid / Barajas (ES)	45,2	-8,9
6 <sup>e</sup> Munich (DE)	38,5	1,6
7 <sup>e</sup> Rome / Fiumicino (IT)	37,2	-1,8
8 <sup>e</sup> Barcelone (ES)	35,1	2,2
9 <sup>e</sup> Londres / Gatwick (UK)	34,2	1,6
<b>10<sup>e</sup> Paris / Orly (FR)</b>	<b>27,2</b>	<b>0,5</b>

Source : Eurostat.

## Évolution des volumes de transports intérieurs de voyageurs de 1990 à 2012

indice base 100 en 1990



Champ : transports intérieurs en voyageurs-kilomètres.

Source : SOeS.

## Voitures particulières

	1990	2000	2012
Parc moyen (en millions de voitures)	23,3	27,8	31,6
Parcours moyen <sup>1</sup> (en milliers de km/véhicule)	13,4	13,5	12,7
dont : véhicules essence	11,9	10,7	8,2
véhicules diesel	21,3	18,8	15,6

1. Parcours moyen annuel.

Champ : véhicules immatriculés en France métropolitaine.

Source : SOeS.

## Trafic maritime des principaux ports européens

en millions de passagers

	2000	2005	2010	2011	11/10 en %
Douvres (UK)	16,2	13,5	13,4	12,9	-3,3
Paloukia & Perama (GR) <sup>1</sup>	...	11,7	12,7	11,7	-8,2
Helsinki (FI)	9,3	8,9	9,8	10,3	4,8
<b>Calais (FR)</b>	<b>15,1</b>	<b>11,7</b>	<b>10,2</b>	<b>10,1</b>	<b>-1,7</b>
Stockholm (SE)	7,7	8,2	9,1	9,2	0,4
Le Pirée (GR)	7,3	11,1	10,9	9,2	-16,1
Helsingborg (SE) <sup>2</sup>	13,5	11,1	8,5	8,3	-2,4
Helsingør (DK) <sup>2</sup>	13,3	11,0	8,5	8,3	-2,5
Messine (IT)	11,9	9,8	10,8	8,1	-25,1
Tallinn (EE)	...	6,7	7,5	8,0	6,8

1. Paloukia & Perama assurent la liaison par ferry entre la Grèce et l'île de Salamine.

2. Les deux ports sont éloignés de 4 km et reliés par la même ligne de ferry.

Champ : passagers embarqués et débarqués.

Source : Eurostat.

## Transport aérien de passagers dans quelques pays de l'UE

en millions de passagers

	2004	2008	2012	12/11 en %
Allemagne	135,9	166,1	178,6	1,9
Autriche	18,3	23,9	26,0	3,3
Belgique	17,5	22,0	25,9	3,2
Danemark	21,0	24,6	26,5	2,8
Espagne	129,8	161,4	159,8	-3,3
<b>France</b>	<b>103,0</b>	<b>122,7</b>	<b>135,9</b>	<b>3,4</b>
Grèce	29,5	34,4	31,6	-5,2
Irlande	20,9	30,0	23,6	1,0
Italie	81,2	105,2	...	...
Pays-Bas	44,5	50,4	55,7	3,3
Portugal	18,4	25,2	28,2	2,2
Royaume-Uni	192,3	213,9	203,1	0,8
Suède	20,0	27,8	30,4	2,1
Finlande	11,8	14,9	16,5	0,5

Source : Eurostat.

## 20.8 Transports de marchandises

En 2012, le **transport intérieur terrestre de marchandises** diminue (- 5,7 %). En dépit du redressement de 2011, il ne se situe plus, du fait de l'ampleur de la baisse des années 2008-2009, qu'à un niveau à peine supérieur à celui de 1998. La part du transport routier (87,6 %) reste stable dans le transport hors oléoducs.

Le transport intérieur routier de marchandises baisse très fortement. Contrairement aux années précédentes, la baisse tient au transport national tandis que le **transport international** résiste mieux. Le transport national, qui comprend le transport national sous **pavillon** français, le **cabotage** et le transport par véhicules légers, recule et se retrouve à un niveau comparable à celui de 2000. La partie réalisée sur le territoire français du transport routier d'échange international de la France recule plus rapidement que le transport national du fait de la baisse de l'activité économique dans presque toute l'Europe. Le recul affecte toutes les catégories de produits sauf les produits pétroliers, en raison de la croissance des livraisons de fioul domestique et de gazole non routier, utilisé notamment dans l'industrie chimique.

Le transport routier de **conteneurs** qui avait fortement progressé en 2010 et 2011 recule nettement en 2012 ; il ne représente toutefois que 3,7 % du transport routier de marchandises. Le transport de palettes (36,8 % du transport routier de marchandises) est aussi en fort repli, tandis que le transport de **vrac** solides (33,8 % du transport routier de marchandises) ne recule que de 4 %.

Le transport ferroviaire s'inscrit dans sa tendance à la baisse (- 4,8 % en **tonnes-kilomètres** intérieures) et retrouve son niveau de 2009. La partie nationale baisse à nouveau fortement tandis que la partie internationale reprend depuis 2010, portée par tous les opérateurs. Avec la relative désindustrialisation en France, le marché du transport ferroviaire se modifie sensiblement : moins de produits agricoles et de métaux et plus de matériaux de construction.

Le transport fluvial se replie. Cette baisse résulte de la baisse du transport des produits agricoles ainsi que de celle des produits pétroliers. Le bassin de la Seine renforce sa première position grâce aux transports de matériaux et de conteneurs.

Le transport par oléoducs, après une augmentation en 2011, repart sur la tendance à la baisse commencée en 2006 (- 11,9 %) en lien avec les fermetures de raffineries dans le Nord et en Alsace et les préoccupations environnementales et de sécurité entraînant la diminution du débit des réseaux.

Dans les ports maritimes, avec les exportations de marchandises diverses qui continuent à croître en 2012, le mouvement de marchandises (hors produits pétroliers) se maintient ; il est tiré par la croissance du transport par conteneurs, dont le pré et post acheminement profite davantage au transport fluvial que ferroviaire ou routier. Le transport roulier reste stable. ■

### Définitions

**Tonne-kilomètre** : unité de mesure sommable correspondant au transport d'une tonne sur une distance d'un kilomètre. Par rapport aux tonnes, les tonnes-kilomètres ont l'avantage d'être « additives » : un déplacement de 10 tonnes sur 100 kilomètres suivi d'un déplacement de 10 tonnes sur 50 kilomètres donnent au total 1 500 tonnes-kilomètres, alors que l'addition des poids transportés n'a pas de sens.

**Transport de marchandises** : comprend tout mouvement de marchandises à bord d'un mode de transport quel qu'il soit : ferroviaire, routier, fluvial, maritime, aérien... Il se mesure en tonnes-kilomètres ou, sur un trajet donné, en tonnes.

**Cabotage, conteneur, fret, pavillon, transports intérieurs, transports internationaux, vrac** : voir rubrique « définitions » en annexes.

### Pour en savoir plus

- « Le transport en 2012 subit un contexte économique morose », *Le point sur* n° 172, SOeS, août 2013.
- « Le transport ferroviaire de marchandises en 2012 », *Chiffres & Statistiques* n° 439, SOeS, août 2013.
- « Les comptes des transports en 2012 », les rapports à la Commission des Comptes des transports de la Nation, SOeS, juillet 2013.
- « Les transports routiers de marchandises sous pavillon français en 2012 », *Chiffres & Statistiques* n° 425, SOeS, juin 2013.

Retrouvez le TEF sur [www.insee.fr](http://www.insee.fr), rubrique Publications et services\Collections nationales\Insee Références

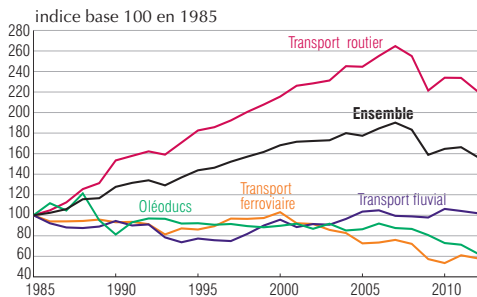
## Transport intérieur terrestre de marchandises par mode

en milliards de tonnes-kilomètres

	1990 (r)	2000 (r)	2012	12/11 en %
<b>Transport routier</b>	<b>197,0</b>	<b>276,9</b>	<b>283,4</b>	<b>- 5,6</b>
Pavillon français	159,0	203,0	188,3	- 6,1
National	137,7	181,8	178,9	- 6,2
International	20,0	20,7	9,3	- 3,1
Transit	1,3	0,5	0,1	- 45,7
Pavillon étranger	38,0	73,8	95,2	- 4,6
Cabotage	...	2,2	5,7	- 4,6
International	17,2	33,2	46,9	- 8,2
Transit	20,8	38,4	42,6	- 0,2
<b>Transport ferroviaire</b>	<b>52,2</b>	<b>57,7</b>	<b>32,6</b>	<b>- 4,8</b>
National	31,5	29,9	22,1	- 13,0
International	15,0	18,5	7,4	11,2
Transit	5,7	9,3	3,1	41,7
<b>Transport fluvial</b>	<b>7,2</b>	<b>7,3</b>	<b>7,7</b>	<b>- 2,1</b>
National	4,3	4,1	4,9	- 2,9
International	2,9	3,1	2,9	- 0,8
<b>Oléoducs</b>	<b>19,6</b>	<b>21,7</b>	<b>15,2</b>	<b>- 11,9</b>
<b>Transports terrestres</b>	<b>276,0</b>	<b>363,5</b>	<b>338,9</b>	<b>- 5,7</b>
National	173,5	218,1	211,5	- 6,8
International	74,7	97,1	81,6	- 6,7
Transit	27,8	48,3	45,8	1,7

Source : SOeS.

## Transport intérieur de marchandises par mode de 1985 à 2012



Champ : transport intérieur en tonnes-kilomètres, y c. transit. Transport fluvial hors transit.

Source : SOeS.

## Transport ferroviaire de marchandises au sein de l'UE

en milliards de tonnes-kilomètres

	2007	2011	
		en %	
Allemagne	114,6	113,3	27,0
Pologne	54,3	53,7	12,8
<b>France</b>	<b>42,6</b>	<b>34,2</b>	<b>8,2</b>
Suède	23,3	22,9	5,4
Lettonie	18,3	21,4	5,1
Royaume-Uni	21,3	21,0	5,0
Autriche	21,4	20,3	4,8
Italie	25,3	19,8	4,7
Lituanie	14,4	15,1	3,6
Roumanie	15,8	14,7	3,5
Autres pays	100,9	83,2	19,8
<b>UE</b>	<b>452,0</b>	<b>419,6</b>	<b>100,0</b>

Source : Eurostat.

## Transport intérieur terrestre de marchandises selon le mode de transport

en % de tonnes-kilomètres

	1990	2000 (r)	2005 (r)	2012
Transport ferroviaire	19,1	15,9	10,6	9,6
Transport routier	71,0	76,2	81,9	83,6
Navigation fluviale	2,6	2,0	2,1	2,3
Oléoducs	7,2	6,0	5,4	4,5
<b>Total (en Mds de tonnes-km)</b>	<b>276,0</b>	<b>363,5</b>	<b>383,6</b>	<b>338,9</b>

Champ : transport y c. transit.

Source : SOeS.

## Salariés dans le transport routier de fret et par conduite

	Effectifs en milliers <sup>1</sup>			2012/11 en %
	1998	2010 (r)	2012	
<b>Transport routier de fret et par conduite</b>	<b>296</b>	<b>350</b>	<b>356</b>	<b>- 0,9</b>
dont transport routier de fret	292	346	351	- 1,0
dont : interurbains	172	182	181	- 2,1
de proximité	88	132	139	1,1

1. Effectifs au 31 décembre.

Source : SOeS.

## Activité des principaux ports européens de conteneurs

en millions de tonnes

	2007	2010	2012	12/11 en %
Rotterdam (NL)	406,8	430,0	441,5	1,6
Anvers (BE)	182,9	178,2	184,1	- 1,6
Hambourg (DE)	140,4	121,2	130,9	- 1,0
<b>Marseille (FR)</b>	<b>96,3</b>	<b>86,0</b>	<b>85,6</b>	<b>- 2,8</b>
Bremerhaven (DE)	69,2	68,7	84,0	4,2
Algésiras (ES)	69,3	65,7	83,0	8,0
Valence (ES)	53,3	63,7	65,7	- 13,0
<b>Le Havre (FR)</b>	<b>78,8</b>	<b>70,2</b>	<b>63,5</b>	<b>- 6,0</b>
Gênes (IT)	57,2	50,7	50,2	- 0,4
Zeebrugge (BE)	42,1	49,6	43,5	- 7,3
Barcelone (ES)	50,0	42,9	41,5	- 3,6
Bilbao (ES)	38,4	...	29,0	- 8,7

Source : DGITM.

## Principaux aéroports européens selon le volume de fret et de courrier traité

en milliers de tonnes

Rang		2012	12/11 en %
1 <sup>er</sup>	Francfort-sur-le-Main (DE)	2 134,1	- 6,7
2 <sup>e</sup>	Londres/Heathrow (UK)	1 556,2	- 0,8
3 <sup>e</sup>	Amsterdam/Schiphol (NL)	1 510,9	- 2,5
<b>4<sup>e</sup></b>	<b>Paris/Charles-de-Gaulle (FR)</b>	<b>1 509,9</b>	<b>3,1</b>
5 <sup>e</sup>	Leipzig/Halle (DE)	881,1	13,4
6 <sup>e</sup>	Cologne/Bonn (DE)	772,6	1,7
7 <sup>e</sup>	Luxembourg (LU)	615,3	- 7,9
8 <sup>e</sup>	Liège/Bierset (BE)	570,2	- 15,4
9 <sup>e</sup>	Bruxelles/National (BE)	450,3	4,4
10 <sup>e</sup>	Milan/Malpensa (IT)	414,3	- 8,0
11 <sup>e</sup>	Madrid/Barajas (ES)	385,1	- 8,7
12 <sup>e</sup>	Zurich (CH)	326,5	3,8
13 <sup>e</sup>	Munich (DE)	320,2	- 5,0
14 <sup>e</sup>	Nottingham East Midlands (UK)	300,0	0,4
15 <sup>e</sup>	Francfort/Hahn (DE)	239,3	- 31,3

Source : Eurostat.

Imprimerie JOUVE – 1, rue du Docteur Sauvé – 53100 Mayenne

---

Dépôt légal : février 2014