

Objectif 9 : Bâtir une infrastructure résiliente, promouvoir une industrialisation durable qui profite à tous et encourager l'innovation

Cible de l'ONU: 9.1 - Mettre en place une infrastructure de qualité, fiable, durable et résiliente, y compris une infrastructure régionale et transfrontière, pour favoriser le développement économique et le bien-être de l'être humain, en privilégiant un accès universel, financièrement abordable et équitable

Indicateur 9.i1 : Transport de voyageurs et de marchandises

Concepts et définitions

Définition de l'indicateur :

L'indicateur « **Transport de voyageurs et de marchandises** » regroupe deux sous-indicateurs.

Le sous-indicateur « *Part modale des transports collectifs de voyageurs dans le transport intérieur terrestre de voyageurs* » (indicateur 9.i.1 a) permet d'exprimer en pourcentage de voyageurs-kilomètres la part des transports ferrés (trains, RER et métros) et des transports routiers collectifs (autocars, autobus et tramways) dans les transports collectifs intérieurs terrestres de voyageurs.

Le sous-indicateur « *Part modale des transports collectifs de marchandises dans le transport intérieur terrestre de marchandises* » (indicateur 9.i.1 b) permet d'exprimer en pourcentage de tonnes-kilomètres la part du ferroviaire, du routier et du fluvial dans les transports intérieurs terrestres de marchandises.

Concepts :

Le **voyageur-kilomètre** (voy-km) est une unité de mesure additive permettant de comparer les différents modes de transport de voyageurs et notamment de calculer les différentes parts modales. Cette unité correspond au produit du nombre de voyageurs transportés par la distance moyenne parcourue par voyageur, mais aussi au produit du nombre de voyages par la distance moyenne du voyage.

La **tonne-kilomètre** (t-km) est une unité de mesure correspondant au transport d'une tonne de marchandise (y compris le conditionnement et la tare des unités de transport intermodal) sur une distance d'un kilomètre par n'importe quel moyen de transport. Elle correspond au produit des tonnes transportées par la distance moyenne parcourue par tonne.

Champ :

France métropolitaine

Commentaires :

- « *Part modale des transports collectifs de voyageurs dans le transport intérieur terrestre de voyageurs* »

Parmi les transports en commun terrestres de voyageurs, les transports ferrés exercent moins de pressions sur l'environnement que les transports routiers, plus consommateurs d'énergie fossile. Ils sont également susceptibles de transporter plus de voyageurs par véhicule et ainsi de dégager des impacts environnementaux plus faibles que les voitures particulières. L'évolution de la part des transports en commun dans l'ensemble des transports intérieurs terrestres de voyageurs permet de suivre la réorientation des déplacements vers des modes de transport plus sobres en carbone.

- « *Part modale des transports collectifs de marchandises dans le transport intérieur terrestre de marchandises* »

Les transports de marchandises par chemin de fer ou par voie fluviale exercent moins de pressions sur l'environnement que les transports routiers, plus consommateurs d'énergie fossile. L'évolution de la part du non-routier dans les transports terrestres de marchandises permet de suivre l'orientation des modes de transports vers une plus grande sobriété en énergie et en carbone.

Cet indicateur est proche de l'indicateur Onusien 9.1.2 « Nombre de passagers et volume de fret transportés, par mode de transport ».

Méthodologie

Méthode de calcul :

- « *Part modale des transports collectifs de voyageurs dans le transport intérieur terrestre de voyageurs* »

Les transports en commun terrestres comprennent les transports ferrés (trains, RER et métros) et les transports routiers collectifs (autocars, autobus et tramways).

En 2016, deux séries du transport individuel (transport en voitures particulières françaises et en véhicules légers étrangers) ont été révisées, avec de nouvelles estimations annuelles des taux d'occupation respectifs (plus faibles que ceux jusqu'à présent utilisés).

En 2018, les séries de transport ferroviaire ainsi que les séries de transport en autocars ont été révisées suite à des changements de méthodes de calculs des voyageurs-kilomètres chez SNCF Mobilités (transport ferroviaire) et au SDES (transport en autocars). Les séries du rapport à la Commission des comptes des transports de la Nation 2017 (CCTN2017, publié en août 2018) ne sont pas comparables avec celles des années antérieures. Ces révisions modifient les parts modales en diminuant la part des transports collectifs

et en augmentant celle du transport individuel. Pour plus d'informations concernant ces révisions, se reporter à l'annexe méthodologique du chapitre « F – Transport de voyageurs » du 55^{ème} rapport de la CCTN, publié en août 2018.

- « *Part modale des transports collectifs de marchandises dans le transport intérieur terrestre de marchandises* »

Les transports de marchandises comprennent les transits mais pas les oléoducs.

Désagréations retenues :

- « *Part modale des transports collectifs de voyageurs dans le transport intérieur terrestre de voyageurs* »

Par type de transport : en bus, cars et tramways / en transport ferré (y compris métro)

- « *Part modale des transports collectifs de marchandises dans le transport intérieur terrestre de marchandises* »

Par type de transport : ferroviaire / routier / navigation fluviale

Autres désagréations possibles:

Néant

Source des données

Description :

La production du sous-indicateur « *Part modale des transports collectifs de voyageurs dans le transport intérieur terrestre de voyageurs* » est assurée par le Service de la donnée et des études statistiques (SDES). Les données utilisées pour calculer ce sous-indicateur sont issues de l'annexe dématérialisée « F1 – Transport intérieur de voyageurs depuis 1990 selon le mode de transport » du rapport à la Commission des comptes des transports de la Nation (CCTN). Les voyageurs-kilomètres sont calculés au SDES à partir des données recueillies auprès de la RATP, d'Île-de-France Mobilités (ex-STIF), Observatoire de la mobilité en Île-de-France (Omnif), du bilan de la circulation, et de l'enquête annuelle sur les transports collectifs urbains (TCU) réalisée en collaboration par la Direction générale des infrastructures et de la mer (DGITM), l'Union des Transports Publics (UTP), le Centre d'études et d'expertise sur les risques, l'environnement, la mobilité et l'aménagement (Cerema), le Groupement des autorités responsables de transport (GART) et le Commissariat général au développement durable (CGDD).

La production du sous-indicateur « *Part modale des transports collectifs de marchandises dans le transport intérieur terrestre de marchandises* » est assurée par le Service de la donnée et des études statistiques (SDES). Les données sont disponibles dans l'annexe dématérialisée « E1.b2 – Parts modales du transport terrestre de marchandises (hors oléoducs, y compris transit » du rapport à la Commission des comptes des transports de la Nation (CCTN). Elles sont calculées au SDES à partir des données recueillies auprès d'Eurostat, de la Direction générale de l'énergie et du climat (DGEC) et des Voies navigables de France (VNF).

Périodicité :

Annuelle

Commentaires (ex. comparabilité dans le temps et dans l'espace) :

Les données sont présentées sous forme de séries longues dans les annexes dématérialisées du rapport à la CCTN, et sont donc comparables dans le temps. Une vigilance particulière doit être apportée aux séries révisées : si un changement de méthodologie est intervenu entre deux rapports de la CCTN, il est nécessaire de se référer aux derniers chiffres publiés pour calculer les indicateurs utilisés par la SNTEDD.

Références / Publications

[SDES : Chiffres clés du transport – Edition 2018](#)