

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

Cible 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

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.1a) 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.1b) 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

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.

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.

La stratégie européenne « Transports 2050 » fixe comme objectif d'ici 2050 de faire en sorte que 50 % du transport routier de passagers et de fret sur moyenne distance au niveau européen, s'effectue par voie ferrée et par voie navigable.

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

**Concernant la 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 2023, la série du transport routier des voitures particulières françaises a été révisée suite à l'amélioration de la méthode d'estimation du parc en circulation et de celle des distances parcourues.

Pour plus d'informations, se référer à l'annexe méthodologique du chapitre « G – Bilan de la circulation » du bilan annuel des transports en 2022. À partir de 2024, les véhicules utilitaires légers (VUL) sont comptabilisés dans les véhicules particuliers (série rétropolée à partir de 2012) – voir bilan annuel des transports en 2023.

En 2022, les niveaux des séries du transport commun collectif en province (métros, tramways et bus) ont été révisés suite à un changement de méthode de calcul du SDES.

**Concernant la 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.

En 2021, les niveaux des séries de transport de marchandises ont été révisés à compter du premier trimestre 2014 suite à la mise en place d'une nouvelle méthodologie en 2020 sur l'enquête transport routier de marchandises (cf. annexe méthodologique de la fiche « E2 – Transport routier de marchandises » du bilan annuel des transports en 2021).

Par ailleurs, le champ du transport routier était restreint aux poids lourds (PTAC > 3,5 t) jusqu'à la publication du bilan annuel des transports en 2022. À partir de 2024, les véhicules utilitaires légers (VUL) sont comptabilisés dans le transport routier (série rétropolée à partir de 2014) – voir bilan annuel des transports en 2023.

En 2023, le transit et le fluvio-maritime ont été ajoutés à la série du transport fluvial. Le transit se fait essentiellement sur le Rhin, fleuve international, l'écluse de Gambenheim servant de comptage. La série du transport fluvial a été révisée depuis 2011.

## Désagréations retenues

- Part modale des transports collectifs de voyageurs dans le transport intérieur terrestre de voyageurs : par type de transport (bus, cars, tramways/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).

## Désagréations territoriales

Aucune.

## 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 des données et 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 Bilan annuel des Transports. 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 (Omnil), du bilan de la circulation, et de l'enquête annuelle sur les transports collectifs urbains (TCU) réalisée par l'Union des Transports Publics (UTP) et le Groupement des autorités responsables de transport (GART), en collaboration avec la Direction générale des infrastructures et de la mer (DGITM), le Centre d'études et d'expertise sur les risques, l'environnement, la mobilité et l'aménagement (Cerema), 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 des données et 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 Bilan annuel des Transports. 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 Bilan annuel des Transports, 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 bilans annuel des Transports, il est nécessaire de se référer aux derniers chiffres publiés pour calculer les indicateurs utilisés par la SNTEDD.

## Références / Publications

- « [Bilan annuel des transports en 2023](#) », SDES, novembre 2024.

- « [Bilan annuel des transports en 2022](#) », SDES, novembre 2023.
- « [Bilan annuel des transports en 2021](#) », SDES, novembre 2022.