

Edition 2026

Observatoire Social
des Transports



Tableau de bord normand

Septembre 2026

Edito

L'Observatoire Social des Transports de Normandie publie chaque année un tableau de bord destiné à dresser un état des lieux complet du transport routier régional. Véritable outil de mise à disposition de données, il rassemble en effet les principaux indicateurs relatifs notamment au trafic routier, à l'accidentalité, à l'emploi, à la formation, aux registres des transports, aux contrôles routiers ainsi qu'aux engagements environnementaux volontaires.

L'édition 2026 s'inscrit dans un contexte d'évolution pour la profession en ce qui concerne le programme EVE (Engagements Volontaires pour L'Environnement - Transports et Logistique). Le programme CEE-EVE2, lancé en 2021 dans la continuité d'EVE1, a en effet pris fin le 31 décembre 2025 après cinq années d'existence. Les derniers engagements et réengagements sur les dispositifs chartes Objectif CO₂, FRET21 et EVCOM ont été validés à l'automne 2025.

Depuis janvier 2026, la délivrance des labels Objectifco2, FRET21 et EVCOM a été reprise par AFNOR Certification. L'accompagnement et la certification (comprenant audit et validation) sont désormais entièrement à la charge des entreprises.

Tous les engagements pris au titre de la charte Objectif CO₂ jusqu'en 2025 restent, quant à eux, valides jusqu'à leur terme, avec un suivi maintenu par l'ADEME jusqu'en 2028.

La nouvelle édition 2026 du tableau de bord de l'OST présente également plusieurs évolutions de contenu :

- l'intégration de nouvelles données relatives au parc de véhicules (évolution du parc, répartition selon l'âge, la carburant, la vignette crit'air) mais également des données relatives aux nouvelles immatriculations selon les carburants alternatifs et aux distances parcourues par typologie de véhicules ;
- la réintégration de la partie relative aux polluants atmosphériques, les données 2023 étant disponibles en 2026 (celles de 2021 l'étaient en 2024).

À travers ce document, l'Observatoire poursuit sa mission : mettre à disposition des acteurs publics et privés une information objective, actualisée et territorialisée sur le secteur du transport routier, dans toutes ses dimensions - économiques, sociales, sécuritaires et environnementales.

Bonne lecture à toutes et à tous.

Pour disposer de plus amples informations sur l'emploi et la formation dans les transports et la logistique en Normandie, vous pouvez consulter le rapport régional de l'Observatoire Prospectif des métiers et des qualifications dans les Transports et la Logistique (OPTL) sur le [site internet de l'OPTL](#).

Sommaire

Les données présentées dans ce tableau de bord concernent la région Normandie et parfois la France

Données générales	5
Population	5
Taux de chômage et demandeurs d'emploi.....	5
Parc en circulation, immatriculations neuves et distances parcourues	6
Évolution du parc en circulation au 1 ^{er} janvier	6
Âge du parc de véhicules en circulation au 1 ^{er} janvier 2026	7
Parc selon la carburation alternative au 1 ^{er} janvier 2026	8
Répartition du parc selon la vignette Crit'air au 1 ^{er} janvier 2026	9
Évolution des immatriculations neuves (cumulées sur l'année)	9
Évolution des distances parcourues par le parc	10
Trafic routier de marchandises	11
Trafic régional.....	11
Principales catégories de produits transportés	11
Flux de marchandises en provenance de la Normandie en 2024	12
Flux de marchandises à destination de la Normandie en 2024	13
Trafic poids lourds en Normandie sur le réseau national en 2024	14
Accidents du travail dans le transport routier.....	16
Indice de fréquence des accidents du travail en 2024.....	16
Évolution de 2020 à 2024 du nombre d'accidents du travail	16
Évolution de 2020 à 2024 de la durée moyenne d'un arrêt de travail	16
Accidents de la route.....	17
Accidentalité régionale des poids lourds	17
Accidentalité régionale des véhicules utilitaires légers	18
Accidentalité régionale des transports en commun	19
Bilan national accidentalité en 2025	19
Emploi.....	20
Nombre d'établissements par code APE pour le secteur du transport routier en 2025.....	20
Évolution des effectifs salariés	20
Nombre de demandeurs d'emploi dans le transport et la logistique inscrits à France Travail	22
Formation.....	23
Qualification initiale et formation continue de conducteur routier.....	23
Attestations de capacité professionnelle	24
Registre des transports.....	26
Nombre d'entreprises inscrites au registre des transports en 2025	26
Évolution de 2021 à 2025 du nombre d'entreprises pour chaque registre.....	26
Évolution de 2021 à 2025 du nombre d'inscriptions et de radiations	27
En 2025, âge des entreprises inscrites au registre.....	27
Nombre de titres de transport (copies conformes de licences) détenues en 2025	28
Capacité financière des entreprises de transport.....	29
Contrôles réalisés par les contrôleurs des transports terrestres	30
Contrôles sur route	30
Contrôles en entreprise.....	31
Commission territoriale des sanctions administratives (CTSA).....	32
Engagements volontaires pour l'environnement : le dispositif Objectif CO₂	33
Charte CO ₂	34
Label CO ₂	34
Émissions de polluants pour l'ensemble du transport routier	35
Émissions de gaz à effet de serre (GES).....	35
Émissions d'oxydes d'azote (NOx).....	35

Avertissement : dans les tableaux et graphiques,
en raison des arrondis, certains totaux peuvent légèrement différer
de la somme des éléments qui les composent.

Données générales

Population

Source : INSEE estimations de population au 1^{er} janvier 2026 (données publiées le 13/01/2026)
France : France métropolitaine + DOM (Guadeloupe, Guyane, Martinique, Mayotte et La Réunion).

	Calvados	Eure	Manche	Orne	Seine-Maritime
Population	718 525	603 667	498 153	271 549	1 261 832
Part régionale	21,4 %	18,0 %	14,9 %	8,1 %	37,6 %

	Population	Part des femmes	Part des hommes	Part des 0 à 19 ans	Part des 20 à 39 ans	Part des 40 à 59 ans	Part des 60 à 74 ans	Part des 75 ans et plus
Normandie	3 353 726	51,5 %	48,5 %	22,0 %	22,2 %	24,8 %	18,8 %	12,0 %
France	69 081 996	51,4 %	48,6 %	22,5 %	23,7 %	25,4 %	17,4 %	11,1 %

Au 1^{er} janvier 2026, selon les estimations de l'INSEE, la population normande :

- est de 3 353 726 habitants, ce qui représente 4,9 % de la population française ;
- a augmenté de 2 744 habitants par rapport à l'estimation effectuée au 1^{er} janvier 2025. Sur les 5 départements normands, comme en 2025, 3 ont une population stable (l'Eure, la Manche et la Seine-Maritime), 1 voit sa population augmenter (le Calvados avec + 3 044 habitants) et 1 voit sa population diminuer (l'Orne avec -1 078 habitants) ;
- est composée de 51,5 % de femmes et de 48,5 % d'hommes, ce qui correspond à la moyenne nationale ;
- voit, comme au niveau national, la part des 75 ans et plus augmenter et celle des moins de 20 ans diminuer.

Taux de chômage et demandeurs d'emploi

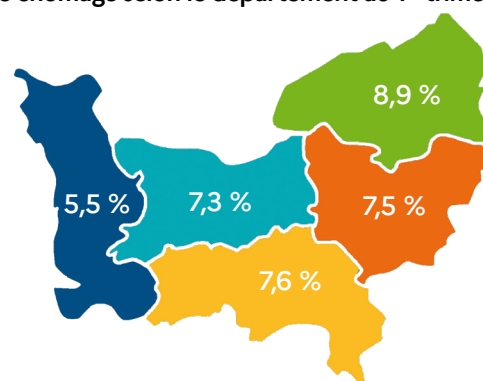
Taux de chômage : source « Chiffres clés » de l'INSEE parus le 19/06/2026 - données provisoires pour le 1^{er} trimestre 2026 et consolidées pour 2025. Demandeurs d'emploi : source site internet « francetravail.org », données brutes au 4 août 2026.

Le taux de chômage normand, au 1^{er} trimestre 2026, s'élève à 7,7 % de la population active, un niveau supérieur à celui du 1^{er} trimestre 2025 (7,1%) et inférieur à celui de la France, hors Mayotte, (8,1 %) au 1^{er} trimestre 2026.

Taux de chômage selon le département au 1^{er} trimestre 2026

La Seine-Maritime est le département normand le plus touché par le chômage avec un taux de chômage de 8,9 % (soit 0,8 point de plus que la moyenne française, hors Mayotte).

A l'opposé le département de la Manche, avec seulement 5,5 %, est le troisième département de France métropolitaine le moins touché par le chômage (après le Cantal avec 4,7 % et la Lozère avec 4,9 %).



En juin 2026, en Normandie, 329 110 demandeurs d'emploi étaient inscrits à France Travail. Parmi les 251 160 demandeurs d'emploi tenus de rechercher un emploi (catégories A, B et C) : 132 090 (53 %) étaient sans emploi (catégorie A), et 119 070 (47 %) exerçaient une activité réduite (< ou égal à 78 h pour la catégorie B et supérieure à 78 h pour la catégorie C).

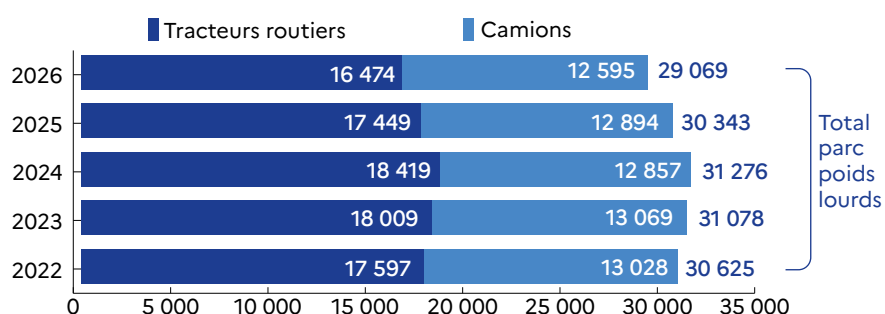
Parc en circulation, immatriculations neuves et distances parcourues

Source : SDES RSVERO (données publiées en juillet 2026)

Évolution du parc en circulation au 1^{er} janvier

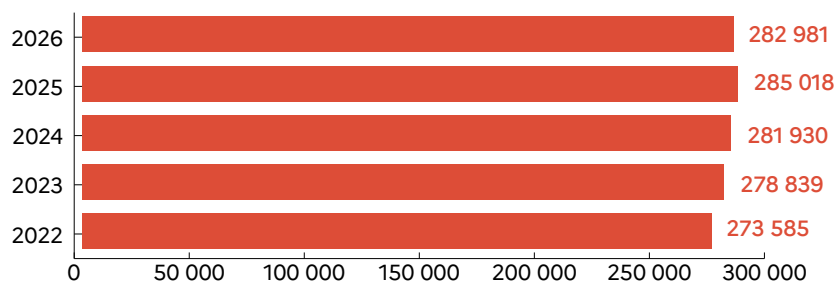
■ Poids lourds en marchandises (Camions + tracteurs routiers)

Au 1^{er} janvier 2026, le parc de poids lourds en circulation était de 29 069 en Normandie et de 520 859 en France. Sur les 5 dernières années, le parc de poids lourds normand représente entre 5,6 et 5,9 % du parc national.



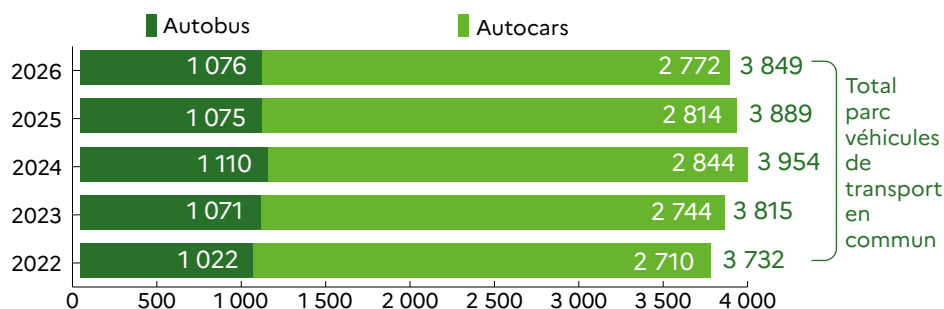
■ Véhicules utilitaires légers (camionnettes de moins de 3,5 tonnes)

Au 1^{er} janvier 2026, le parc de véhicules utilitaires légers en circulation était de 282 981 en Normandie et de 5 182 856 en France. Sur les 5 dernières années, le parc de véhicules utilitaires légers normand représente entre 5,5 et 5,6 % du parc national.



■ Véhicules de transports en commun (Autocars + autobus)

Au 1^{er} janvier 2026, le parc de véhicules de transport en commun en circulation était de 3 849 en Normandie et de 95 370 en France. Sur les 5 dernières années, le parc de véhicules de transport en commun normand représente entre 4 et 4,2 % du parc national.

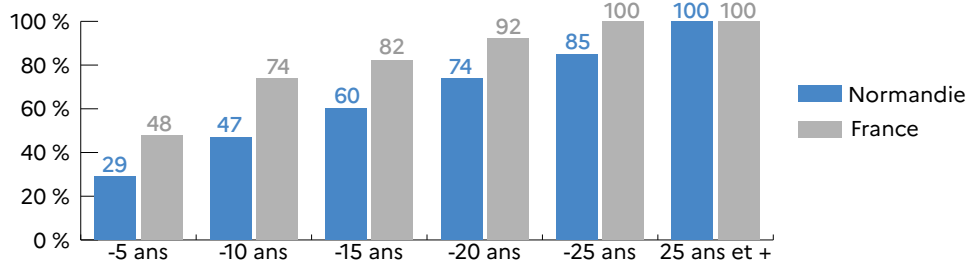


Âge du parc de véhicules en circulation au 1^{er} janvier 2026

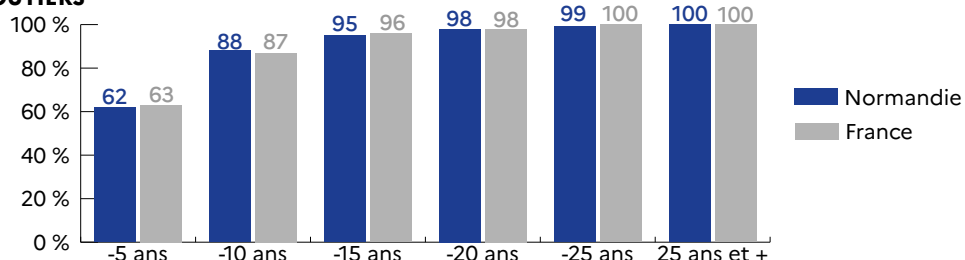
■ Poids lourds en marchandises (Camions + tracteurs routiers)

En pourcentage cumulé

CAMIONS



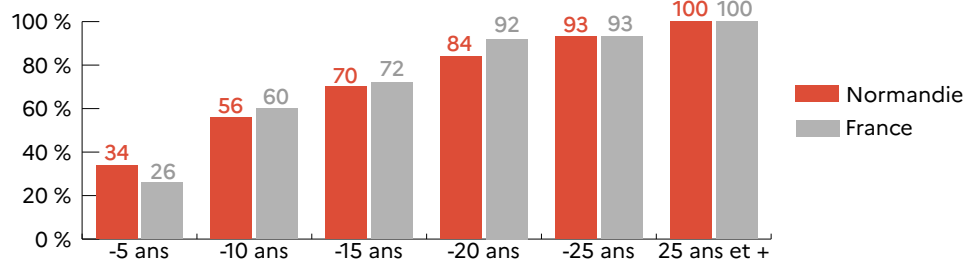
TRACTEURS ROUTIERS



■ Véhicules utilitaires légers (Camionnettes de moins de 3,5 tonnes)

En pourcentage cumulé

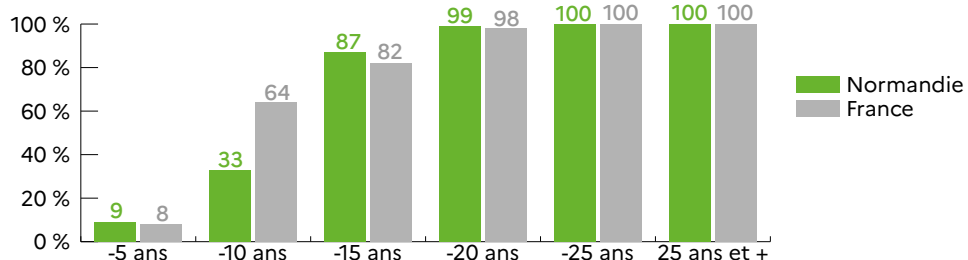
VUL



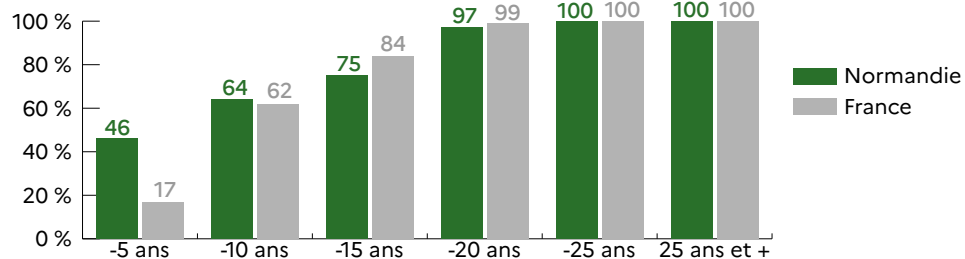
■ Véhicules de transports en commun (Autocars + autobus)

En pourcentage cumulé

AUTOCARS

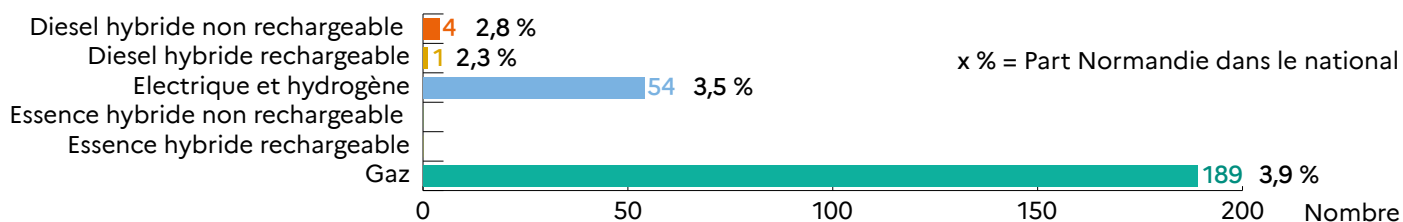


AUTOBUS

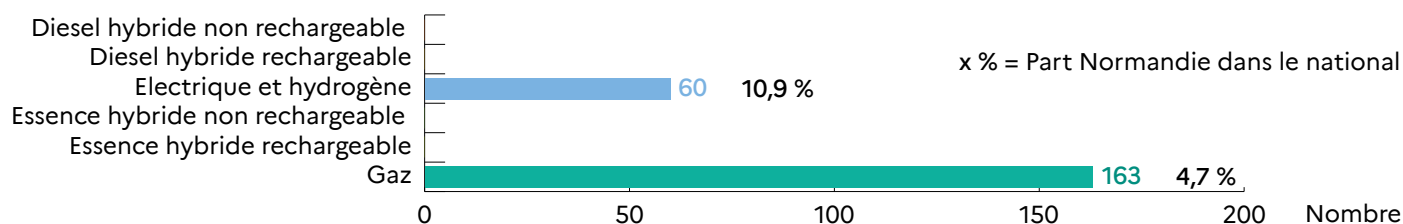


Parc selon la carburation alternative au 1^{er} janvier 2026

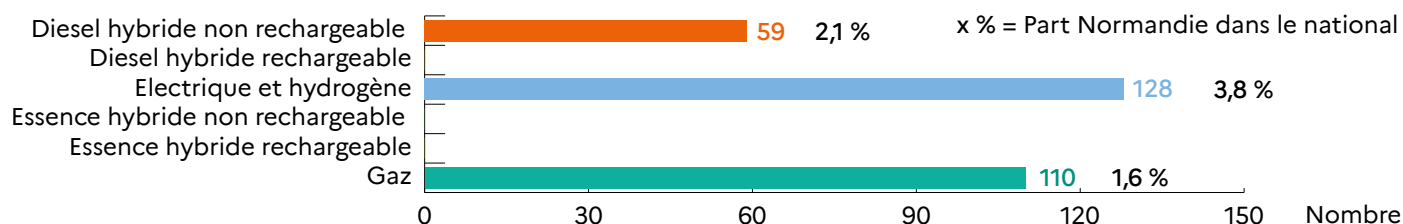
■ Nombre de camions



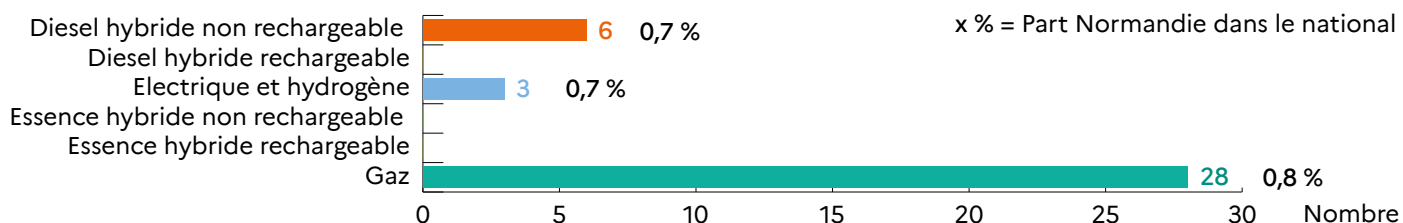
■ Nombre de tracteurs routiers



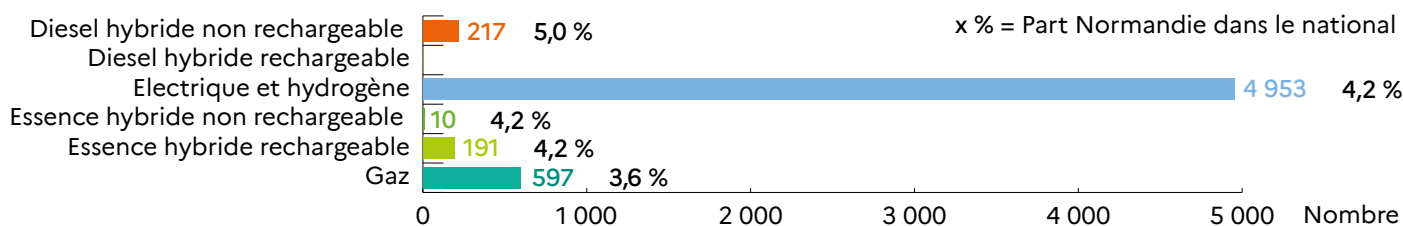
■ Nombre d'autobus



■ Nombre d'autocars



■ Nombre de VUL



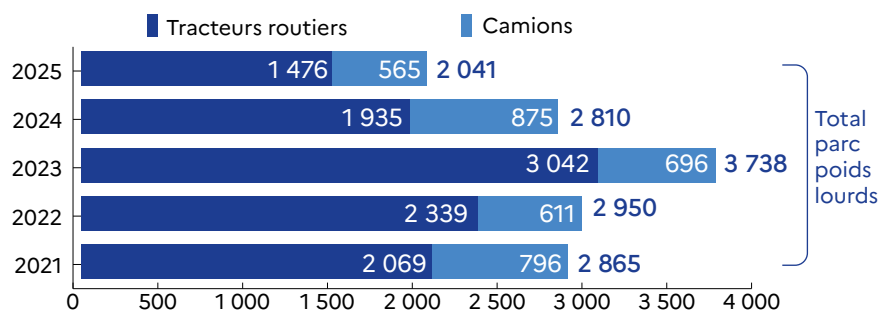
Répartition du parc selon la vignette Crit'air au 1^{er} janvier 2026

	Camion		Tracteur routier		VUL		Autobus		Autocar	
	Normandie	France	Normandie	France	Normandie	France	Normandie	France	Normandie	France
Crit'Air 0	0,4 %	0,5 %	0,4 %	0,3 %	1,8 %	2,3 %	12,5 %	12,2 %	0,1 %	0,7 %
Crit'Air 1	3,5 %	2,6 %	5,8 %	3,8 %	2,1 %	2,7 %	10,2 %	24,2 %	1,0 %	5,4 %
Crit'Air 2	54,5 %	56,9 %	85,0 %	85,4 %	62,3 %	61,5 %	40,5 %	37,9 %	66,8 %	70,0 %
Crit'Air 3	13,3 %	11,8 %	4,4 %	5,2 %	18,0 %	17,1 %	21,8 %	18,5 %	27,9 %	17,8 %
Crit'Air 4	9,1 %	8,6 %	1,8 %	2,1 %	9,6 %	9,2 %	12,2 %	5,7 %	2,7 %	4,3 %
Crit'Air 5	10,3 %	10,0 %	1,6 %	2,0 %	3,1 %	3,1 %	2,4 %	1,2 %	1,3 %	1,5 %
Non classé	8,8 %	9,5 %	1,0 %	1,2 %	3,2 %	4,2 %	0,4 %	0,3 %	0,1 %	0,3 %

Évolution des immatriculations neuves (cumulées sur l'année)

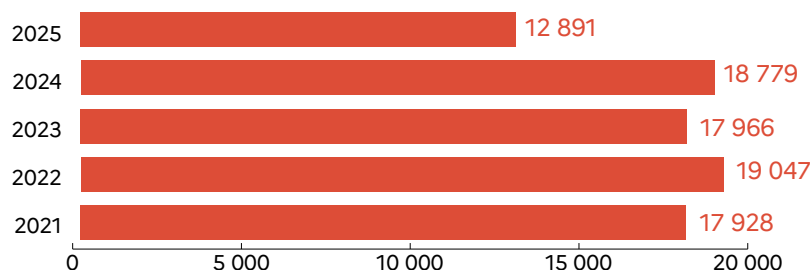
■ Évolution des immatriculations neuves pour les poids lourds (Camions + tracteurs routiers)

En 2025, on recense 2 041 immatriculations neuves de poids lourds en Normandie (soit 27 % de moins qu'en 2024) et 40 521 en France. Sur les 5 dernières années, les immatriculations neuves en Normandie représentent entre 5,1 % et 8,2 % des immatriculations neuves nationales.



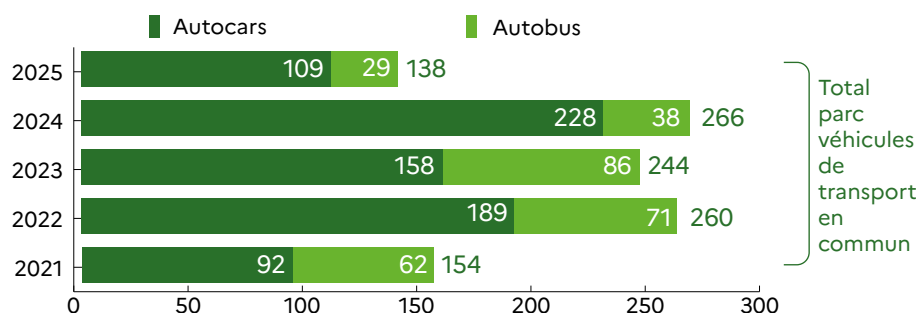
■ Évolution des immatriculations neuves pour les véhicules utilitaires légers

En 2025, on recense 12 891 immatriculations neuves de VUL en Normandie (soit 31 % de moins qu'en 2024) et 279 682 en France. Sur les 5 dernières années, les immatriculations neuves en Normandie représentent entre 4,6 % et 7,1 % des immatriculations neuves nationales.



■ Évolution des immatriculations neuves pour les véhicules de transport en commun

En 2025, on recense 138 immatriculations neuves de véhicules de transport en commun en Normandie (soit 48 % de moins qu'en 2024) et 6 672 en France. Sur les 5 dernières années, les immatriculations neuves en Normandie représentent entre 2,1 % et 4,3 % des immatriculations neuves nationales.



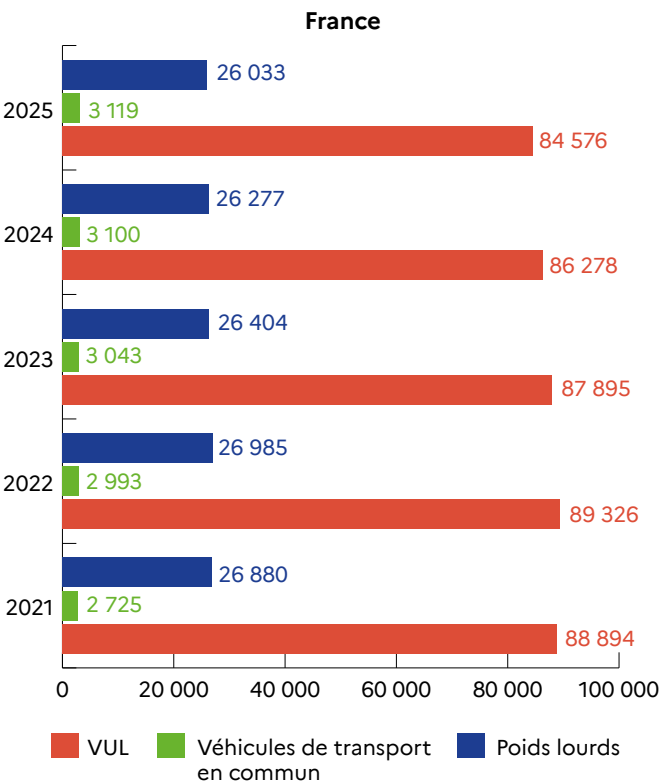
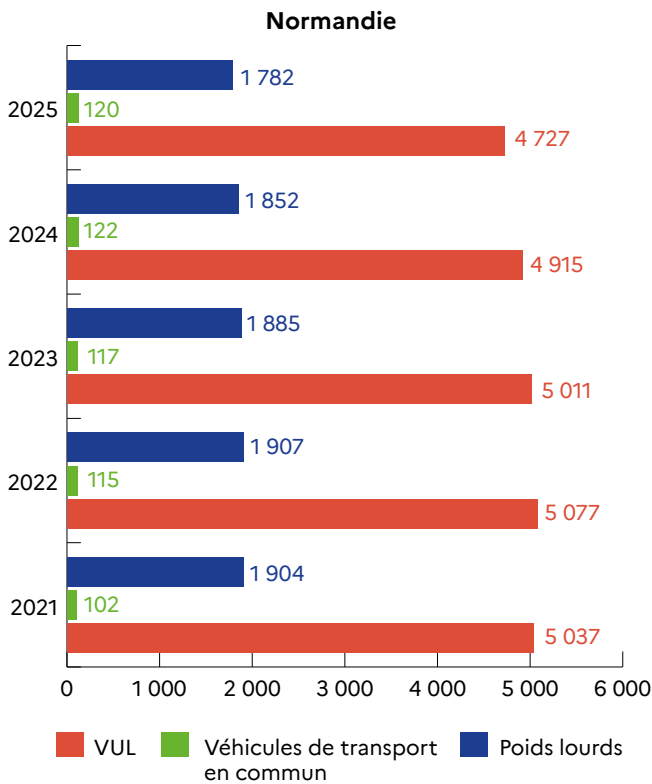
■ Évolution des immatriculations neuves pour les carburations alternatives

Energie	Catégorie de véhicule	2021	2022	2023	2024	2025
Gaz	Camion	13	9	91	28	21
	Tracteur routier	44	60	13	20	20
	Autobus	29	25	35	18	0
	Autocar	0	4	0	21	1
	VUL	40	16	15	18	6
Electrique et hydrogène	Camion	0	3	9	12	10
	Tracteur routier	0	1	5	8	48
	Autobus	17	34	31	4	27
	Autocar	0	0	0	1	1
	VUL	342	498	994	719	1 032
Diesel hybride rechargeable	Camion	0	0	1	0	0
	VUL	2	3	0	26	158
Diesel - hybride non rechargeable	Autobus	6	10	13	7	0
	Autocar	0	0	3	0	3
	VUL	51	53	34	23	34

Évolution des distances parcourues par le parc

Poids lourds = camions, tracteurs routiers et VASP lourd
Véhicules de transport en commun : autocars et autobus
VUL = camionnettes, autre VASP, camping car et dérivé VP

en millions de km



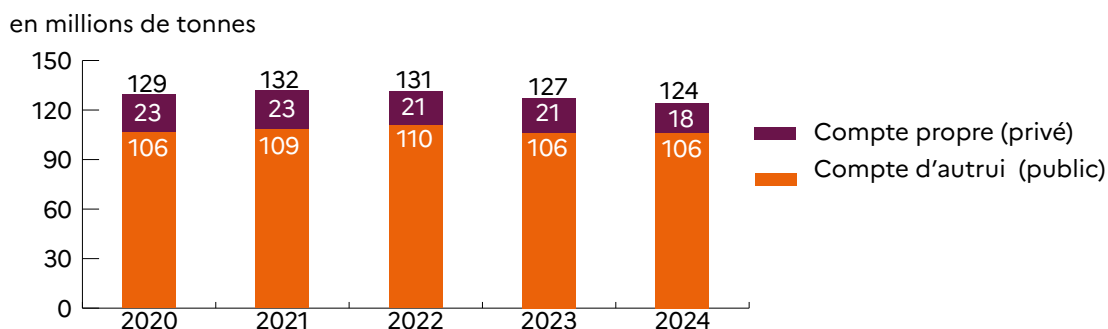
Trafic routier de marchandises

SDES, Enquête TRM. Transports intérieurs routiers de marchandises du pavillon français (véhicules de plus de 3,5 tonnes) ayant pour origine ou destination la région Normandie (hors transit régional)

Trafic régional

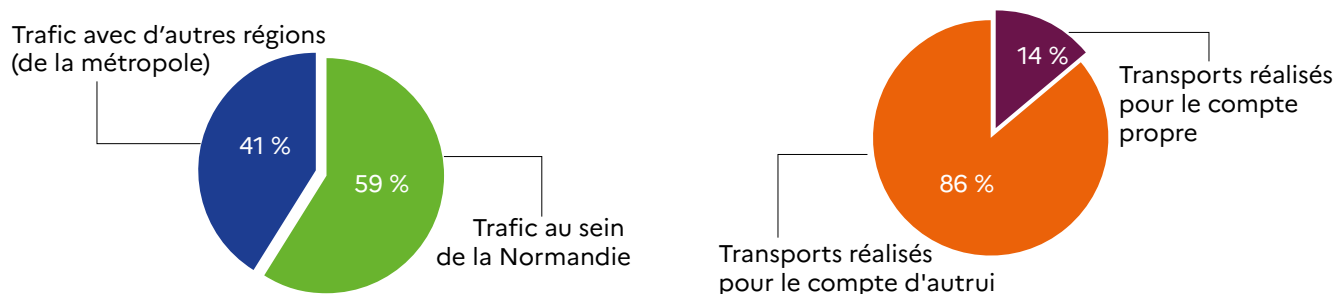
Le trafic régional comprend le trafic au sein de la Normandie et en provenance ou à destination de la Normandie (hors trafic international et hors transit).

■ Évolution du trafic régional de 2020 à 2024



■ Répartition du trafic régional en 2024

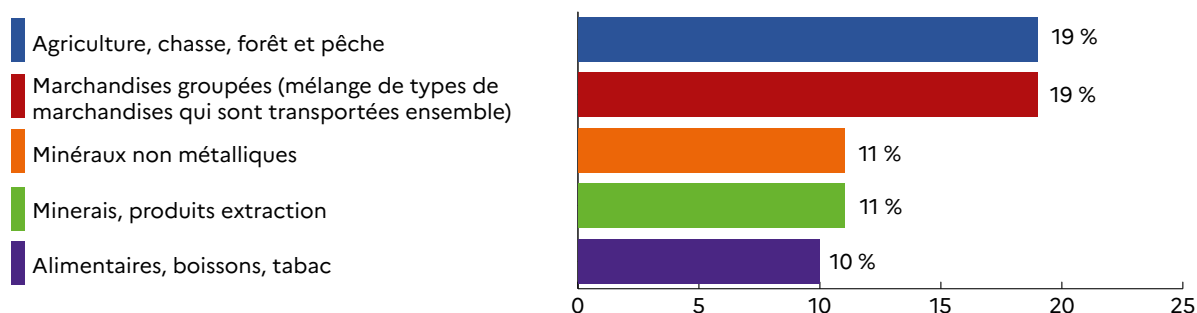
En 2024, les 124,1 millions de tonnes de marchandises transportées en Normandie se répartissent ainsi :



Parmi les 51,2 millions de tonnes de trafic interrégional, 49,3 % du trafic correspond à des exportations pour la région Normandie et 50,7 % à des importations (voir cartes pages suivantes pour disposer du détail des trafics).

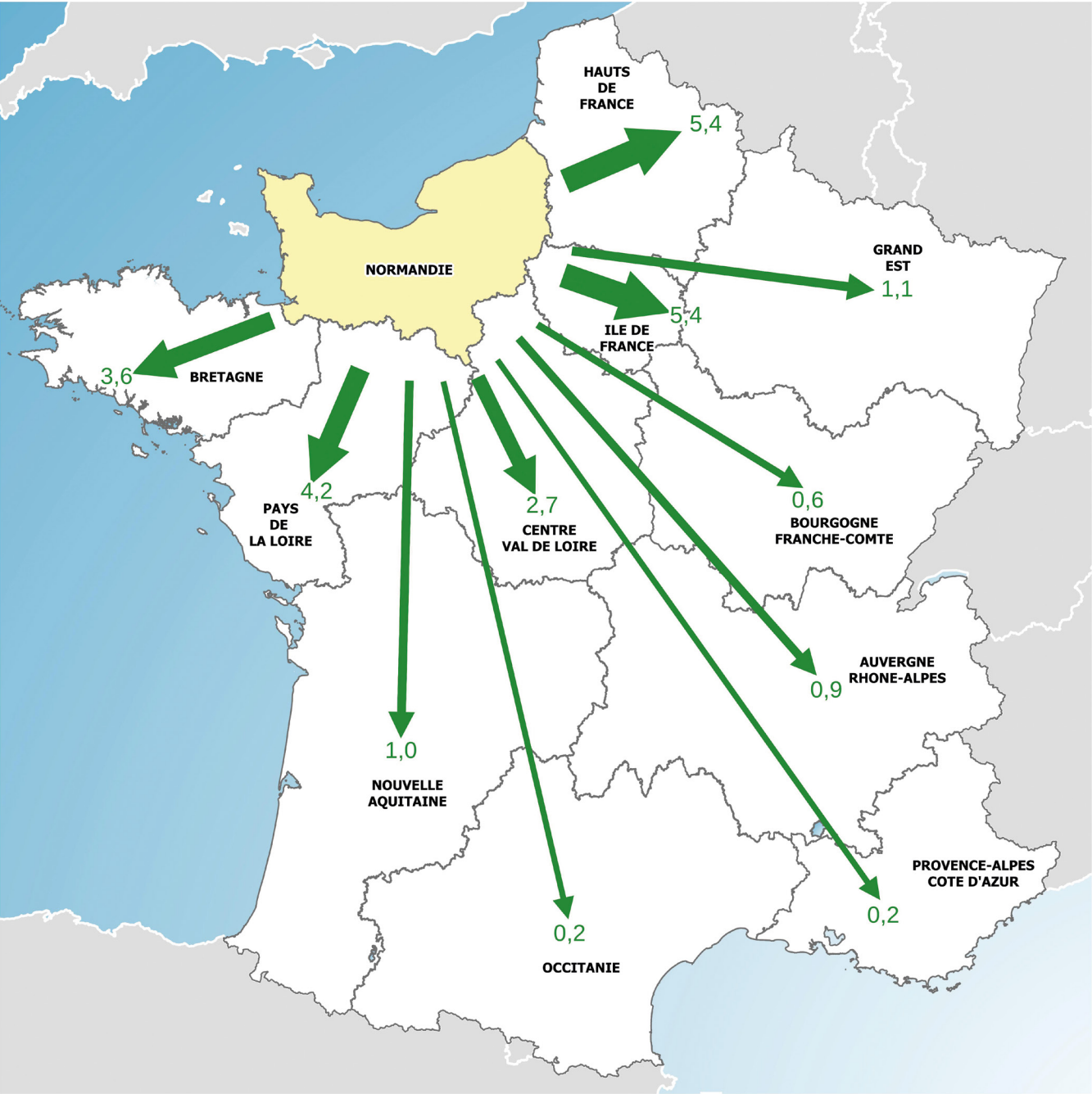
Principales catégories de produits transportés

En 2024, les 5 principales catégories de produits transportés par la route en Normandie (en % de tonnages du trafic) sont :



Flux de marchandises en provenance de la Normandie en 2024

Répartition des 25,3 millions de tonnes de marchandises exportées vers les autres régions de la France métropolitaine



Sources :
Adminexpress
SDES - Enquête TRM 2024
DREAL - Normandie
Production :
Le 20/08/2026 - DREAL-NORMANDIE

➡ Flux interrégionaux d'exportation
de marchandises (million de tonnes)

Flux de marchandises à destination de la Normandie en 2024

Répartition des 26 millions de tonnes de marchandises importées des autres régions de la France métropolitaine



Sources :
Adminexpress
SDES - Enquête TRM 2024
DREAL - Normandie
Production :
Le 20/08/2026 - DREAL-NORMANDIE

→ Flux interrégionaux d'importation
de marchandises (million de tonnes)



Carte du trafic poids lourds e

Réseau routier national concédé

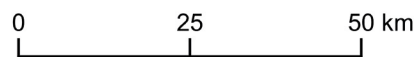
- Autoroute
- Route nationale de type autoroutier
- Route nationale à chaussée séparée
- Autre route nationale

Réseau routier national non concédé

- Autoroute
- Route nationale de type autoroutier
- Route nationale à chaussée séparée
- Autre route nationale

Trafic poids lourds tous sens confondus

X XXX PL/j XX %	Nb de poids lourds par jour % de poids lourds
X XXX PL/j XX %	inférieur à 2 500 PL/j
X XXX PL/j XX %	de 2 500 à 5 000 PL/j
X XXX PL/j XX %	de 5 000 à 7 500 PL/j
X XXX PL/j XX %	supérieur à 7 500 PL/j

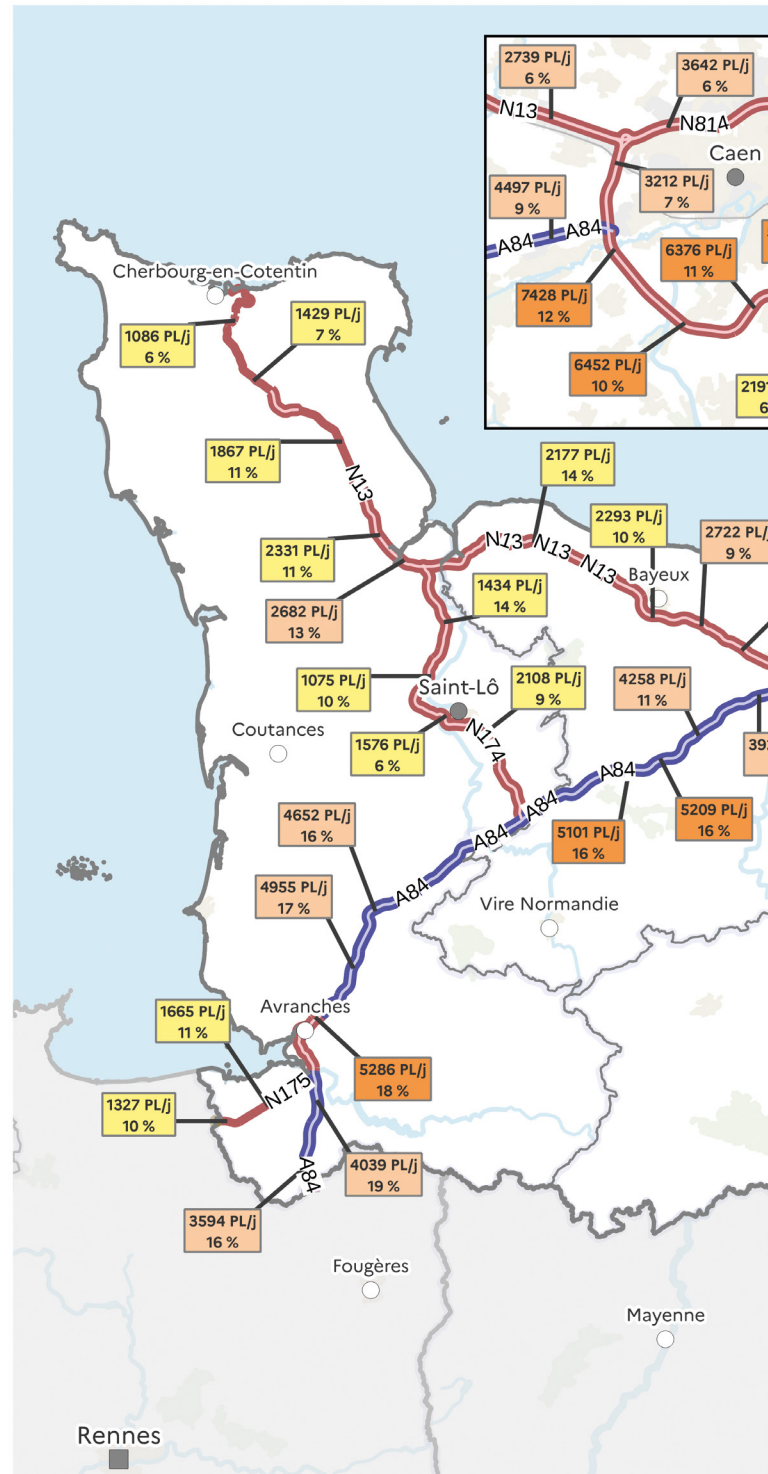


Sources :

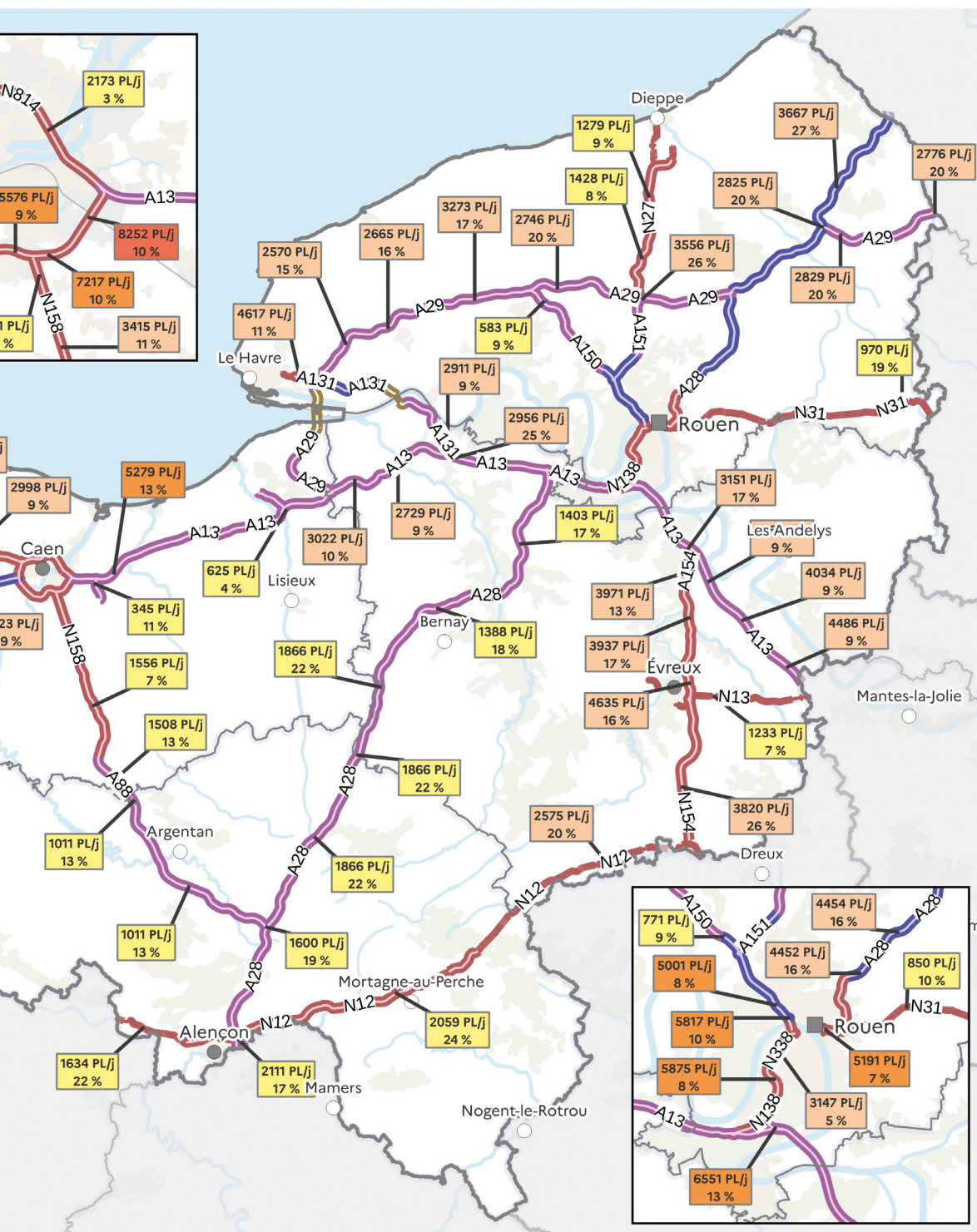
- IGN - Plan
- IGN - BD Topo
- IGN - Admin Express
- DirNO
- ISIDOR V3

Production :

DREAL Normandie
le 03/09/2026



Normandie sur le réseau national en 2024

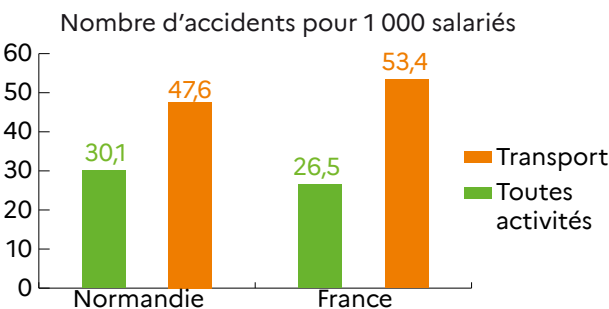


Accidents du travail dans le transport routier

Source : CARSAT Normandie.
Les accidents du travail recensés ici, pour le transport routier, concernent les codes APE : 49.31 Z transports urbains et suburbains de voyageurs, 49.39 A : transports routiers réguliers de voyageurs, 49.39 B : autres transports routiers de voyageurs, 49.41 A : transports routiers de fret interurbains, 49.41 B : transports routiers de fret de proximité, 49.41 C : locations de camions avec chauffeur, 49.42 Z : services de déménagement, 52.29 A : messagerie, fret express, 52.29 B : affrètement et organisation des transports, 53.20 Z : autres activités de poste et de courrier et 86.90 A : ambulances.

Indice de fréquence des accidents du travail en 2024

Les accidents du travail recensés par la CARSAT sont ceux avec un jour d'arrêt minimum en plus du jour où est survenu l'accident.

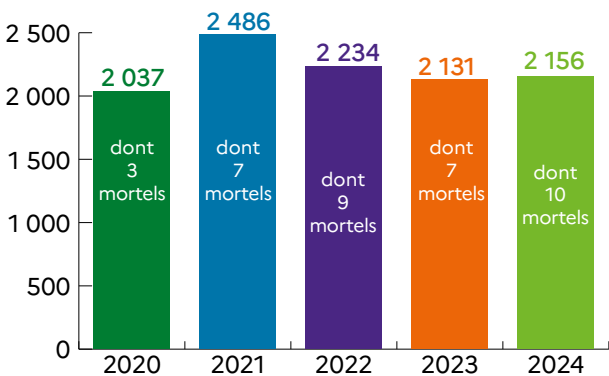


Évolution de 2020 à 2024 du nombre d'accidents du travail

En 2024, on a recensé dans le transport routier :

- en Normandie : 2 156 accidents du travail dont 10 mortels,
- au niveau national, 42 678 accidents du travail dont 121 mortels.

En 2024 les principales causes des accidents du travail avec plus de 4 jours d'arrêt* (pour près de la moitié des accidents) dans le transport routier sont :



- les « Blessures en portant, soulevant, se levant, déposant, se baissant » : 17 % ;
- les « Blessures en torsion, en rotation, ou en se tournant » : 13 % ;
- les « Glissades, trébuchements, chutes de personne de plain-pied » : 8,5 % ;
- les « Mouvements non coordonnés, gestes intempestifs ou inopportuns » : 8,4 %.

*A noter :

- les « accidents de la circulation » ne font pas partie de la nouvelle codification pour les causes des accidents du travail,
- en 2024, 26 % des accidents du travail n'ont pas de cause identifiée.

Évolution de 2020 à 2024 de la durée moyenne d'un arrêt de travail

Pour 2024, la durée moyenne d'un arrêt de travail consécutif à un accident du travail en Normandie est de 135 jours dans le transport routier et de 110 jours toutes activités (contre 135 pour le transport routier et 106 jours toutes activités, au niveau national).

	2020	2021	2022	2023	2024
Nombre moyen de jours d'arrêt de travail	111	103	118	122	135

Accidents de la route

Source : données officielles des accidents de la route issues des relevés de la gendarmerie et de la police nationale et fournies par les observatoires départementaux de la sécurité routière de la région Normandie.

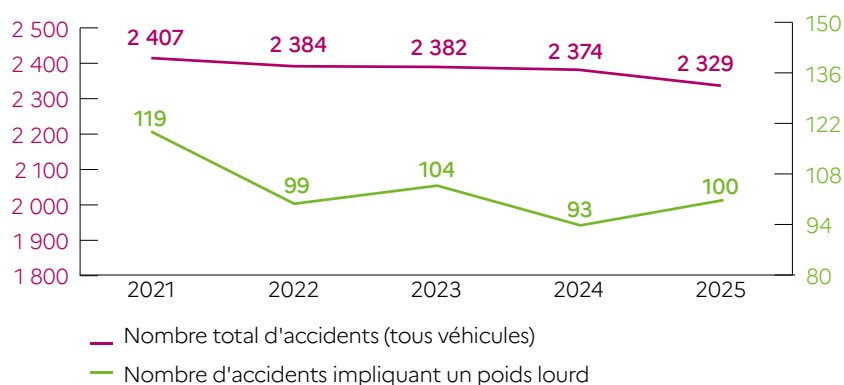
Accidentalité régionale des poids lourds

Poids lourd : véhicule automobile de PTAC supérieur à 3,5 tonnes destiné au transport de marchandises

■ Évolution de 2021 à 2025 du nombre d'accidents corporels

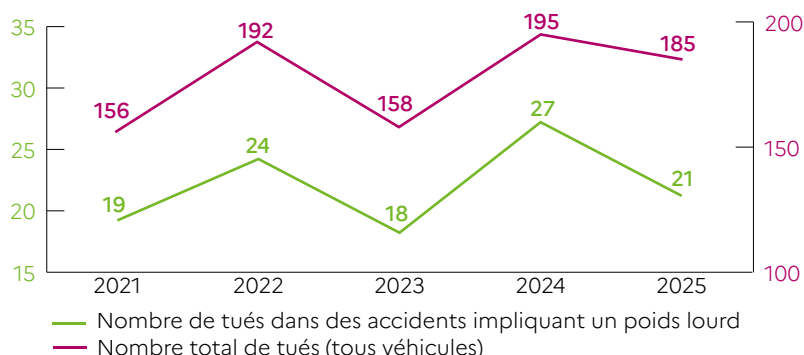
Attention : « véhicule lourd impliqué » ne veut pas dire « véhicule lourd responsable » !

En 2025 par rapport à 2024, on constate une augmentation de 8 % du nombre d'accidents corporels impliquant au moins un poids lourd et une diminution de 2 % du nombre d'accidents, tous véhicules confondus.



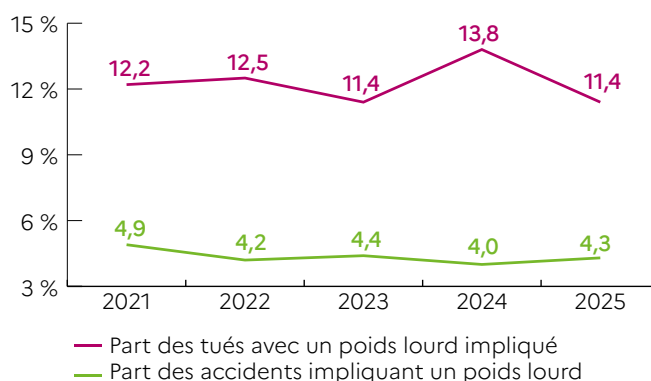
■ Évolution de 2021 à 2025 du nombre de tués à 30 jours

En 2025, les 100 accidents impliquant un poids lourd ont été à l'origine de 21 tués, 4 étaient les conducteurs des poids lourds.



■ Évolution de 2021 à 2025 de l'accidentalité

En 2025, les poids lourds ont été impliqués dans 4,3 % des accidents corporels mais ces accidents ont été à l'origine de 11,4 % des tués. En 2025 l'indice de gravité des accidents impliquant un poids lourd (nombre de tués/nombre d'accidents x 100) est égal à 21 % (contre 8 % pour « tous véhicules »).

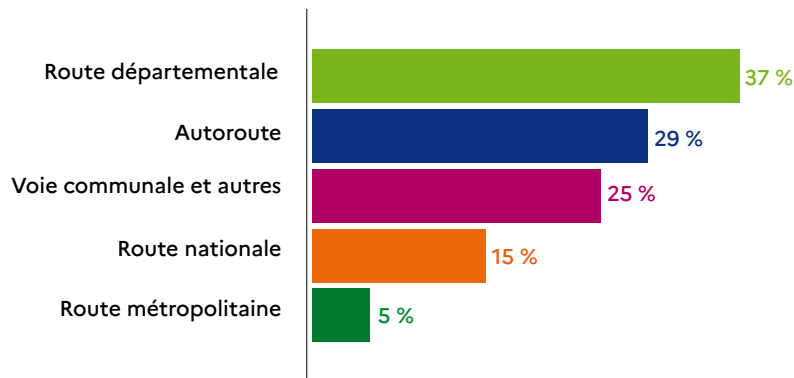


■ Répartition des accidents impliquant un véhicule lourd selon la catégorie de routes en 2025

Un accident peut concerner plusieurs types de routes.

En 2025, les accidents impliquant un poids lourd ont eu lieu essentiellement :

- sur des routes départementales : 37 %,
- de jour : 75 % (17 % de nuit et 8 % à l'aube ou au crépuscule),
- dans des conditions atmosphériques normales : 77 %,
- sur une surface normale (c'est à dire non mouillée, non verglacée, non enneigée) : 88 %.

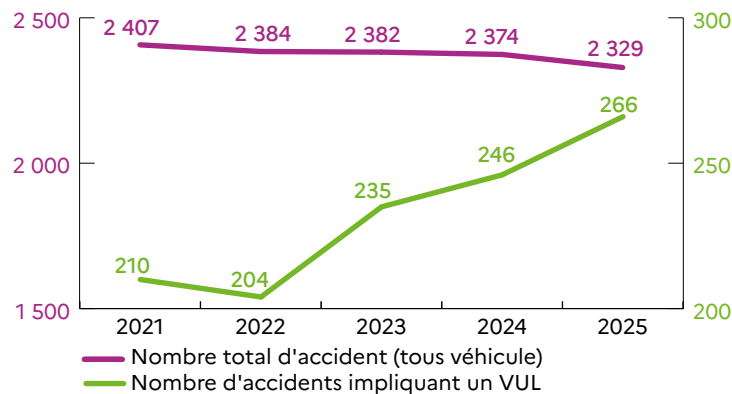


Accidentalité régionale des véhicules utilitaires légers (VUL)*

*Les véhicules utilitaires légers sont des véhicules destinés au transport de marchandises au PTAC inférieur à 3,5 tonnes (camionnettes ou petits camions)

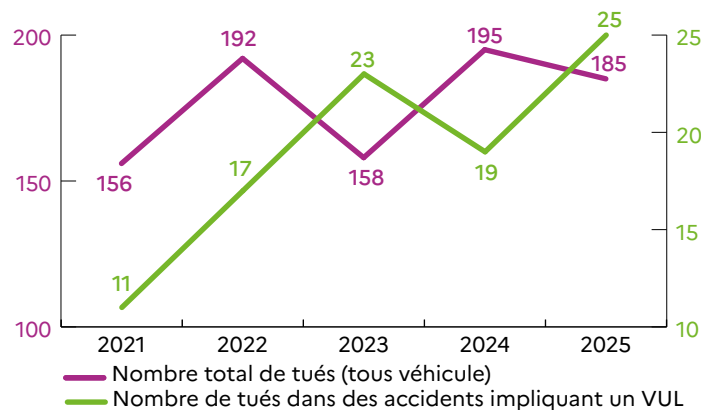
■ Évolution de 2021 à 2025 du nombre d'accidents corporels

En 2025, par rapport à 2024, on enregistre une augmentation de 8 % des accidents impliquant un véhicule utilitaire léger et une diminution de 2 % du nombre d'accidents tous types de véhicules confondus.



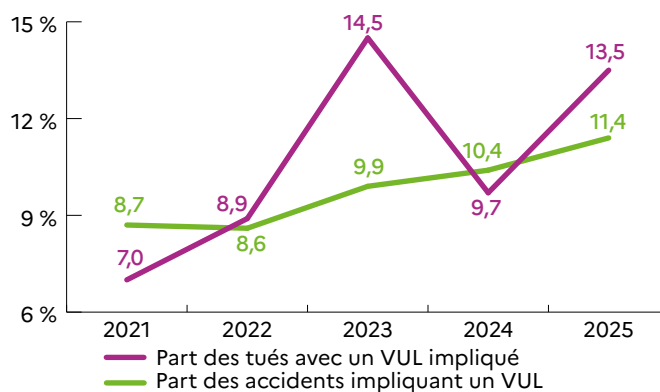
■ Évolution de 2021 à 2025 du nombre de tués à 30 jours

En 2025, les 266 accidents impliquant un véhicule utilitaire léger ont été à l'origine de 25 tués, dont 5 conducteurs de VUL.



■ Évolution de 2021 à 2025 de l'accidentalité

En 2025, les véhicules utilitaires légers ont été impliqués dans 11,4 % des accidents corporels et ces accidents ont été à l'origine de 13,5 % des tués.



Accidentalité régionale des transports en commun*

* Transport en commun : autocars + autobus.

De 2021 à 2025, on comptabilise 125 accidents ayant impliqué un transport en commun (dont 41 pour les autocars et 85 pour les autobus), ces accidents ayant été à l'origine de 189 blessés et de 12 tués. Ceci correspond sur 5 ans à une moyenne annuelle de :

- 25 accidents corporels ayant impliqué un transport en commun,
- 38 blessés et 2 tués dans des accidents ayant impliqué un transport en commun.

Pour 2025, les 20 accidents corporels ayant impliqué un transport en commun (10 avec un autocar et 10 avec un autobus) ont provoqué 2 morts et 30 blessés.

Bilan national accidentalité en 2025

■ Poids lourds

- 404 personnes sont mortes dans un accident mortel impliquant 1 poids lourd, soit une hausse de 3,6 % par rapport à 2024. Cela représente 12 % de la mortalité routière. Parmi ces tués, 42 étaient dans un poids lourd (41 conducteurs et 1 passager) et 362 étaient d'autres usagers de la route.

■ Véhicules utilitaires légers

- 376 personnes sont mortes dans un accident mortel impliquant 1 véhicule utilitaire léger, soit une hausse de 8,6 % par rapport à 2024. Cela représente 11 % de la mortalité routière. Parmi ces tués, 109 étaient dans un véhicule utilitaire léger et 258 étaient d'autres usagers de la route.

■ Transports en commun

- 55 personnes sont mortes dans un accident impliquant un véhicule de transport en commun (soit 2 tués de plus qu'en 2024). Parmi ces tués, 9 étaient dans le transport en commun et 46 étaient d'autres usagers de la route.

Emploi

Source: URSSAF Normandie, 09 juin 2026.

Nombre d'établissements par code APE pour le secteur du transport routier en 2025

En 2025, on comptabilisait 1 944 établissements avec au moins 1 salarié pour le secteur des transports routiers dont 1 194 établissements pour le transport de marchandises (- 25 par rapport à 2024), 865 pour l'affrètement et l'organisation des transports (+7 par rapport à 2024), 248 pour le secteur ambulancier (-2 par rapport à 2024) et 147 pour le transport de voyageurs (-2 par rapport à 2024).

49.41A Transports routiers de fret interurbains	591
49.41B Transports routiers de fret de proximité	475
49.41C Locations de camions avec chauffeur	32
49.42Z Services de déménagement	36
52.29A Messagerie, fret express	35
53.20Z Autres activités de poste et de courrier	25
52.29B Affrètement et organisation des transports	355
86.90A Ambulances	248
49.31Z Transports urbains et suburbains de voyageurs	25
49.39A Transports routiers réguliers de voyageurs	55
49.39B Autres transports routiers de voyageurs	67

Évolution des effectifs salariés

En 2025, les effectifs globaux dans les activités du transport routier étaient de 46 414 salariés, ce qui correspond, à une diminution de 0,4 % par rapport à 2024 mais à une augmentation de 3,4 % par rapport à 2021. Parmi ces salariés, 24 539 travaillent dans le transport routier de marchandises (soit 52,9 %), 8 635 dans l'affrètement et l'organisation des transports (soit 18,6 %), 4 458 dans le secteur ambulancier (soit 9,6 %) et 8 782 dans le transport routier de voyageurs (soit 18,9 %).

Pour le transport routier de marchandises

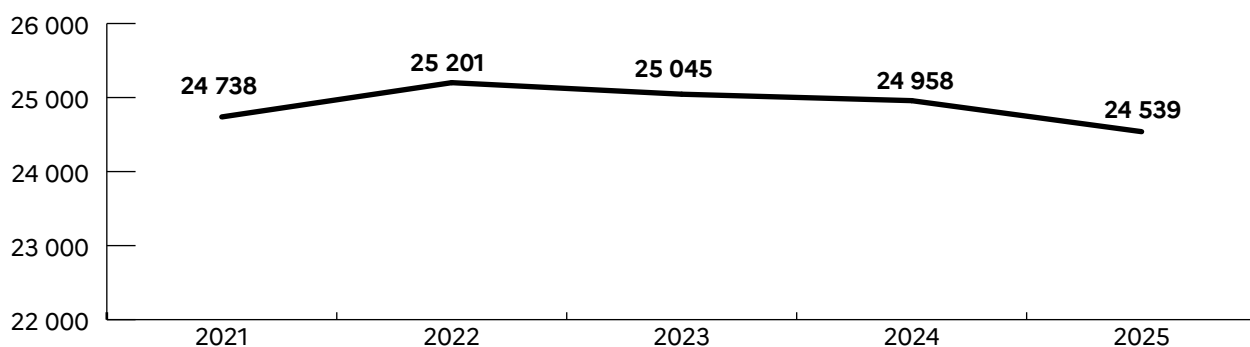
Evolution des effectifs du transport routier de marchandises par code APE

	2021	2022	2023	2024	2025
Transports routiers de fret interurbains 49.41A	12 648	12 912	12 854	12 975	12 718
Transports routiers de fret de proximité 49.41B	8 863	8 984	8 947	8 834	8 564
Location de camions avec chauffeur 49.41C	945	976	982	1 090	1 095
Services de déménagement 49.42Z	461	461	426	360	357
Messagerie, fret express 52.29A	1 420	1 480	1 448	1 298	1 274
Autres activités de poste et de courrier 53.20 Z	401	388	388	401	531

Répartition des effectifs du transport routier de marchandises par code APE en 2025



Evolution de l'effectif total dans le transport routier de marchandises



Entre 2021 et 2025, les effectifs dans le transport routier de marchandises ont globalement diminué de 199 salariés (soit - 0,8 %).

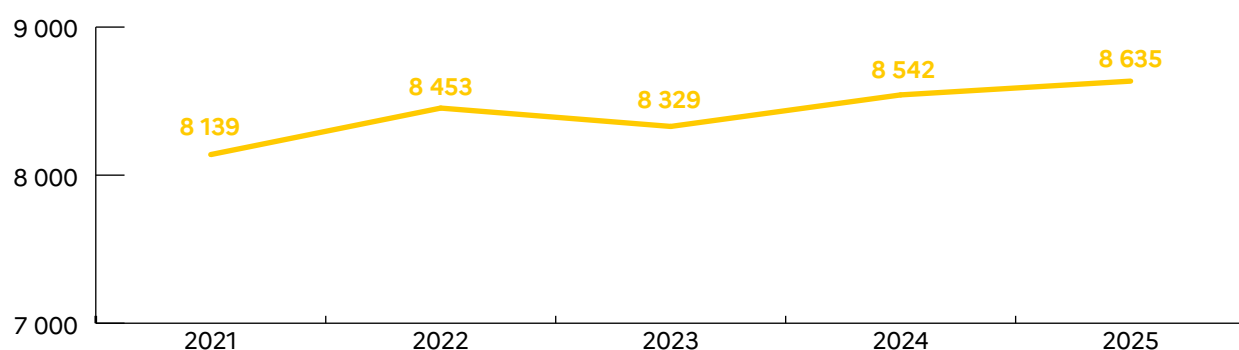
L'augmentation des effectifs sur cette période concerne 3 activités avec :

- +0,6 % pour les transports routiers de fret interurbains,
- +15,9 % pour la location de camions avec chauffeur,
- +32,4 % pour les autres activités de poste et de courrier.

La diminution des effectifs sur cette période concerne, elle, 3 activités :

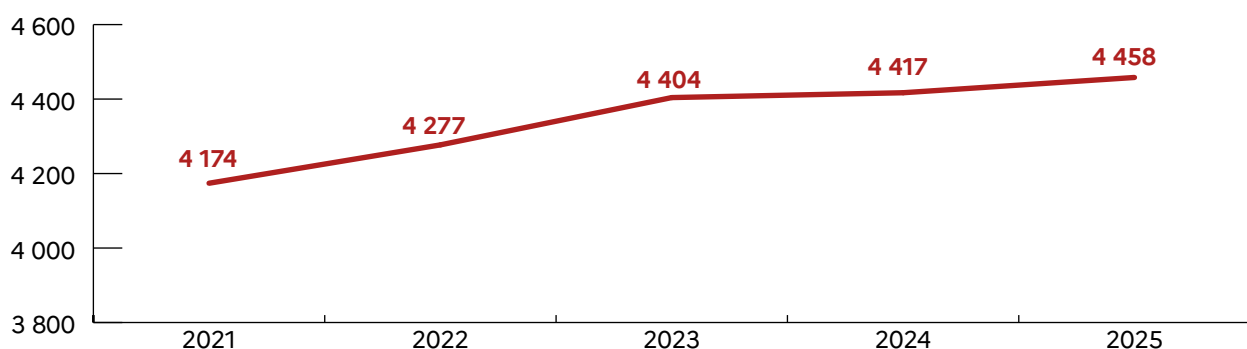
- -3,4 % pour les transports routiers de fret de proximité,
- -22,6 % pour les services de déménagement,
- -10,3 % pour la messagerie, fret express.

■ Pour l'affrètement et l'organisation des transports de marchandises (code APE 52.29B)



Entre 2021 et 2025, les effectifs pour l'affrètement et l'organisation des transports de marchandises ont augmenté de 496 salariés (soit +6,1 %).

■ Pour les ambulances (code APE 86.90A)



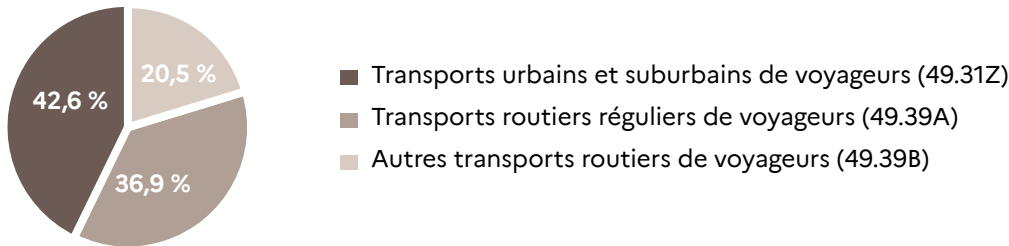
Entre 2021 et 2025, les effectifs dans le transport sanitaire ont augmenté de 284 salariés (soit +6,8 %).

Pour le transport routier de voyageurs

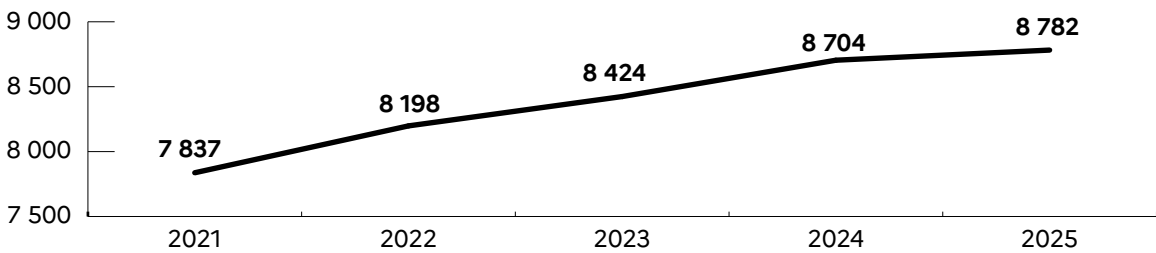
Evolution des effectifs par code APE

	2021	2022	2023	2024	2025
Transports urbains et suburbains de voyageurs (49.31Z)	3 182	3 480	3 769	3 792	3 738
Transports routiers réguliers de voyageurs (49.39A)	2 875	2 925	2 786	2 937	3 243
Autres transports routiers de voyageurs (49.39B)	1 780	1 793	1 869	1 975	1 801

Répartition des effectifs du transport routier de voyageurs par code APE en 2025



Évolution de l'effectif total



Entre 2021 et 2025, les effectifs pour le transport routier de voyageurs ont globalement augmenté de 12,1 % soit +945 salariés (avec + 556 salariés pour les transports urbains et suburbains de voyageurs, +368 salariés pour les transports routiers réguliers de voyageurs et +21 salariés pour les autres transports routiers de voyageurs).

Nombre de demandeurs d'emploi dans le transport et la logistique inscrits à France Travail

Source : site internet «francetravail.org», STMT données brutes au 10 août 2026.
Les données présentées par France Travail sont arrondies à la dizaine. Pour cette raison, la somme des valeurs d'une ligne (ou d'une colonne) peut légèrement différer du total affiché

En juin 2026, en normandie sur 251 160 demandeurs d'emploi inscrits à France Travail tenus de rechercher un emploi, 25 650 (soit 10,2 %) le sont pour le transport et la logistique. Parmi ceux-ci, 13 670 sont sans emploi (catégorie A), 3 120 ont une activité réduite < ou égale à 78 h (catégorie B) et 8 860 ont une activité réduite supérieure à 78 h (catégorie C).

Département	Catégorie			Total des demandeurs d'emploi tenus de rechercher un emploi (catégories A,B et C)
	A	B	C	
Calvados	2 490	630	1 870	5 000 soit 19 %
Eure	2 720	630	1 870	5 220 soit 20 %
Manche	1 170	330	780	2 280 soit 9 %
Orne	960	230	600	1 790 soit 7 %
Seine-Maritime	6 330	1 300	3 730	11 370 soit 44 %
Total Normandie	13 670	3 120	8 860	25 650 (100 %)

Formation

Source : DREAL Normandie

Qualification initiale et formation continue de conducteur routier

FIMO : Formation initiale minimale obligatoire d'une durée de 140 heures.

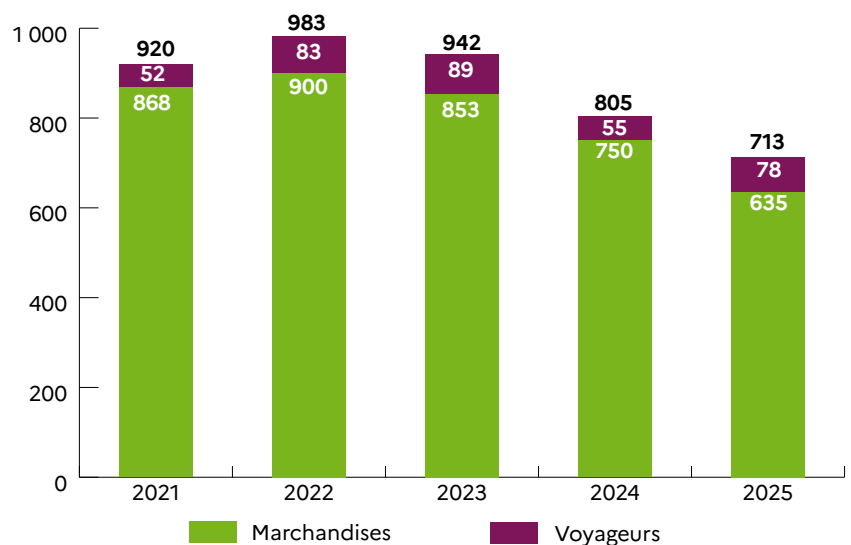
Formation passerelle : d'une durée de 35 heures, cette formation permet la mobilité des conducteurs entre le transport de marchandises et le transport de voyageurs et est équivalente à la formation initiale.

FCO : Formation continue obligatoire d'une durée de 35 heures tous les 5 ans.

Pour les FCO, ne sont pas comptabilisées les formations dispensées dans des établissements normands par des moniteurs d'entreprises, sous la responsabilité de centres de formation non régionaux.

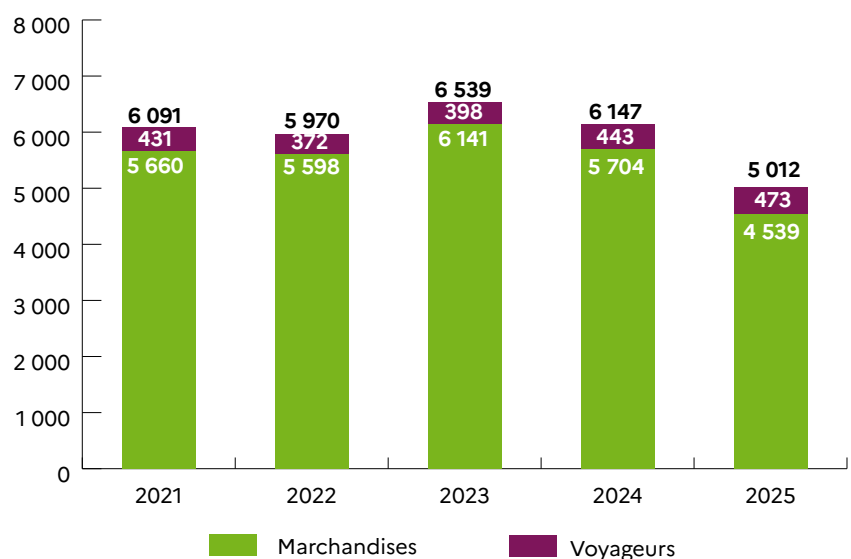
■ Évolution du nombre de FIMO délivrées à la suite d'un stage

En 2025, les FIMO marchandises représentaient 89 % des FIMO délivrées en région (contre 92 % en moyenne pour les 4 années précédentes).



■ Évolution du nombre de FCO depuis 2021

La liste des centres de formation (avec leurs coordonnées) agréés en Normandie, pour dispenser les formations obligatoires de conducteur routier, est disponible sur le site internet de la DREAL Normandie ([Thématiques](#) ► [Transports et véhicules](#) ► [Transport routier](#) ► [Conducteurs routiers](#) ► [Les formations obligatoires](#) ► [Liste des centres de formation agréés](#)).



■ Bilan pour 2025

Sur les 1 205 formations diplômantes obtenues hors statut scolaire valant qualification initiale de conducteur routier, 1 105 sont des titres professionnels (577 en marchandises sur porteurs, 82 en marchandises sur tous véhicules et 446 en voyageurs en transport en commun) et 100 sont des CAP Conduite Routière Marchandises obtenus en apprentissage.

	Qualification initiale			Formation continue FCO
	FIMO	formation diplômante obtenue hors statut scolaire (titre professionnel CTRM sur porteurs et sur tous véhicules, CAP CRM et titre professionnel voyageurs CTCR)	formation passerelle	
Marchandises	635	759	51	4 539
Voyageurs	78	446	59	473
Total	713	1 205	110	5 012

Attestations de capacité professionnelle

■ Transport routier lourd

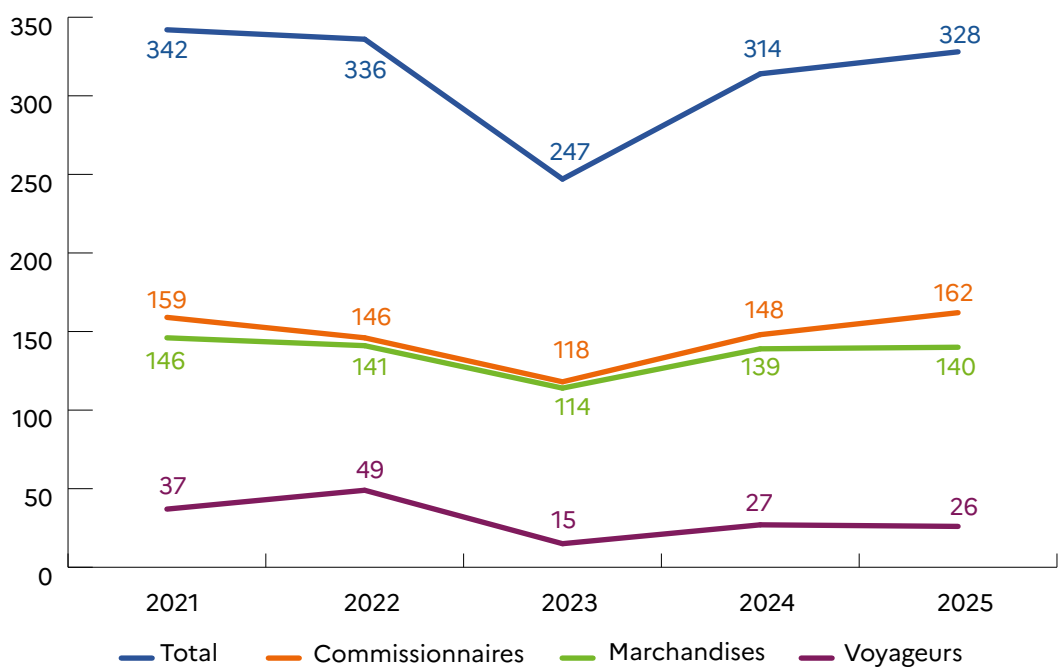
Pour obtenir une attestation de capacité en transport lourd, il existe 3 modalités : l'examen, la reconnaissance d'expérience professionnelle et l'équivalence de diplôme.

Au niveau national en 2025, on a recensé 2 217 personnes présentes à l'un des 3 examens, soit 62 % des personnes inscrites. Le taux de réussite par rapport aux personnes présentes a été de 29 % en marchandises, de 33 % en voyageurs et de 36 % en commissionnaire. Depuis la session d'examens 2024, la DREAL Normandie délivre les attestations de capacité aux normands lauréats. Pour 2025, on comptabilise en Normandie : 25 lauréats en marchandises (32 en 2024), 4 en voyageurs (3 en 2024) et 5 en commissionnaire (2 en 2024), les attestations ayant été délivrées en janvier 2026.

Le nombre d'attestations délivrées par reconnaissance de l'expérience professionnelle est très faible ces dernières années depuis l'évolution des règles d'équivalence. Ainsi en 2025, on dénombrait 13 attestations commissionnaires délivrées en Normandie et aucune en voyageurs et en marchandises (9 en commissionnaire en 2024).

La principale voie d'obtention pour les attestations de capacité en transport lourd est, depuis plusieurs années, l'équivalence de diplôme avec au total 328 attestations délivrées en 2025.

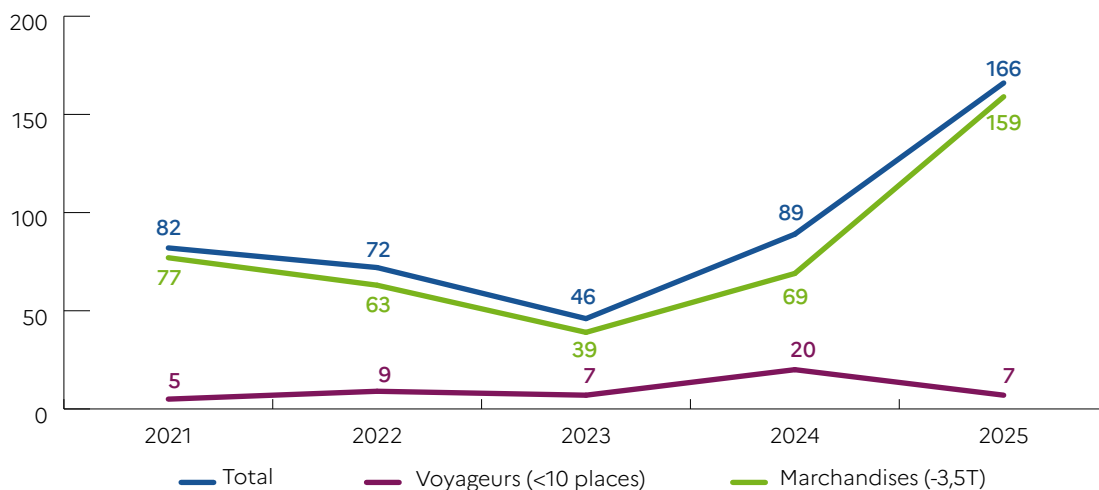
Évolution du nombre d'attestations de capacité professionnelle délivrées par équivalence de diplôme pour le transport lourd



■ Transport routier léger

Concernant les attestations délivrées, ne sont comptabilisées que les personnes ayant réussi l'examen auprès d'un centre agréé en Normandie, que ces personnes soient ou non domiciliées en Normandie. Inversement, les normands ayant réussi l'examen dans une autre région ne sont pas comptabilisés en Normandie, mais dans la région où ils ont passé l'examen. En transport léger, les attestations de capacité ont été mises en place en 2012. En marchandises, il existe 3 modes d'obtention : l'examen, l'expérience professionnelle et l'équivalence de diplôme. En voyageurs, seules les deux premières possibilités existent.

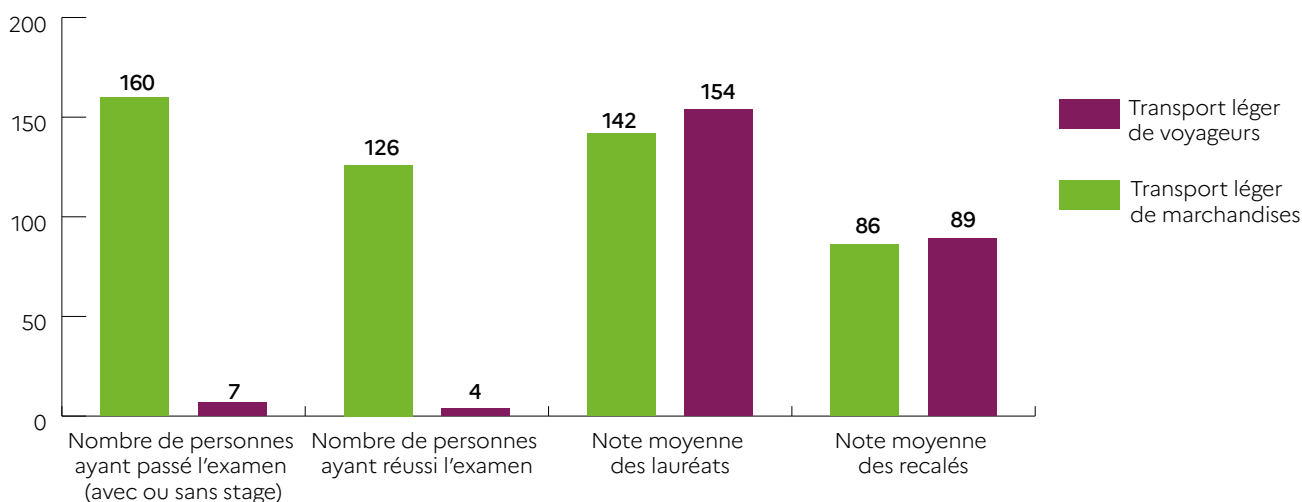
Evolution du nombre d'attestations de capacité délivrées pour le transport léger quel que soit le mode d'obtention



Le faible nombre d'attestations de capacité délivré pour le transport léger de voyageurs est dû aux évolutions réglementaires apportées à l'exercice de cette activité, à compter de janvier 2017, et au développement de l'activité de VTC (Voiture de Tourisme avec Chauffeur).

Sur les 159 attestations de capacité délivrées en 2025 pour le transport léger de marchandises, 116 l'ont été suite à l'examen, 42 par reconnaissance d'expérience professionnelle et 1 par équivalence de diplôme. Et sur les 7 attestations délivrées pour le transport léger de voyageurs, 6 l'ont été après la réussite à l'examen et 1 par reconnaissance de l'expérience professionnelle.

Nombre de candidats et de lauréats à l'examen en 2025 pour le transport léger de marchandises et de voyageurs



En 2025, pour l'examen de l'attestation de capacité en transport léger :

- il y a eu 160 candidats en marchandises et 7 en voyageurs (pour 90 et 18 en 2024),
- le taux de réussite est de 79 % en marchandises et de 57 % en voyageurs,
- la note moyenne pour l'ensemble des candidats (admis et recalés) est de 130 en marchandises et 126 en voyageurs pour un seuil d'admission fixé à 120/200.
- le nombre de personnes ayant réussi l'examen en transport léger de marchandises est supérieur au nombre d'attestations délivrées car les lauréats de la session de décembre 2025 se sont vus délivrer leur attestation en janvier 2026.

Registre des transports

Source : DREAL Normandie



Les statistiques présentées portent uniquement sur les entreprises ayant leur siège social en Normandie. De plus, une entreprise inscrite au registre marchandises est une entreprise qui effectue du transport pour compte d'autrui à titre principal ou non. Cela peut donc être, par exemple, une entreprise de travaux publics ou une entreprise agricole. De même, sont inscrites au registre voyageurs, des collectivités qui effectuent du transport scolaire ou des entreprises dont l'activité principale est autre (taxi, ambulancier...).

Nombre d'entreprises inscrites au registre des transports en 2025

■ Situation au 31 décembre 2025

Sur la Normandie au 31 décembre 2025, on comptabilise 3 592 inscriptions au registre des transports (soit 45 de plus qu'en 2024), certaines entreprises étant inscrites à plusieurs registres.

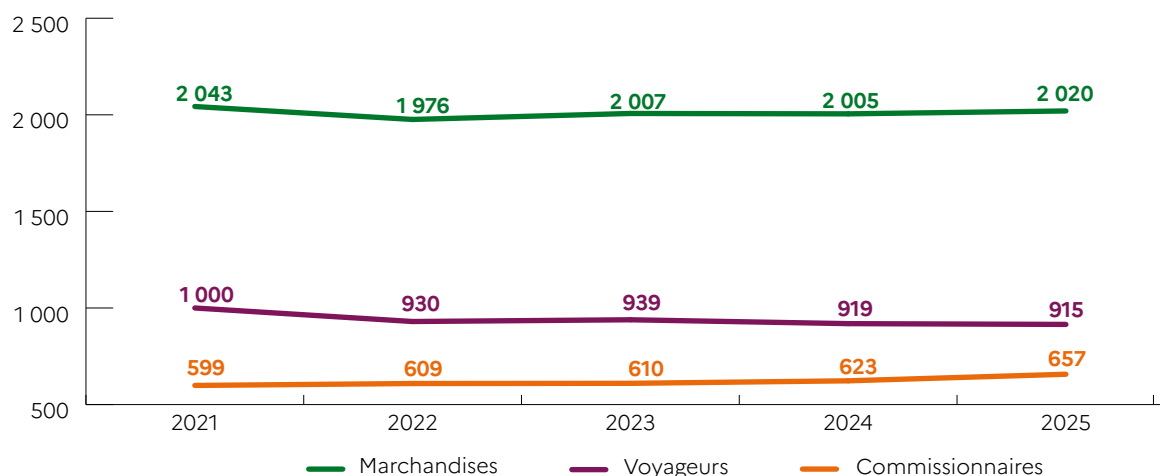
	Voyageurs	Commissionnaires	Marchandises
Calvados	177	144	423
Eure	164	79	383
Manche	99	68	265
Orne	71	31	165
Seine-Maritime	404	335	784
Total Normandie	915	657	2 020

La liste des entreprises inscrites au registre (avec leur localisation, le nom du gestionnaire et le nombre de titres détenus) est disponible, département par département, sur le site internet du ministère de la Transition écologique et de la Cohésion des territoires, chargé des Transports à l'adresse suivante : www.ecologie.gouv.fr
[Nos actions](#) ► [Mieux transporter et se déplacer](#) ► [Infrastructures et mobilités](#) ► [Liste des entreprises inscrites...](#)

La plupart des démarches liées au registre des transports est accessible en téléprocédures sur le site internet : <https://demarches.developpement-durable.gouv.fr>.

Évolution de 2021 à 2025 du nombre d'entreprises pour chaque registre

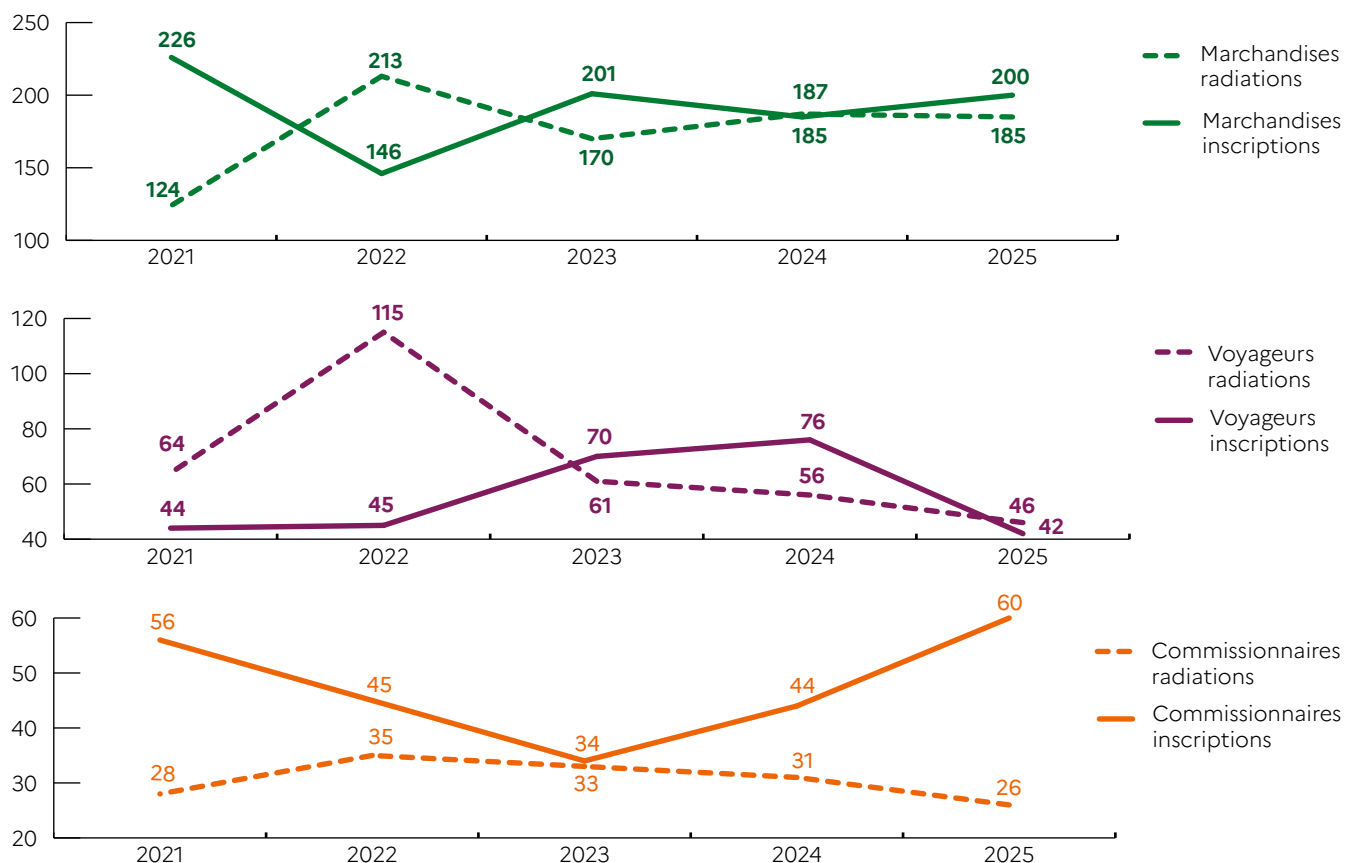
■ Situation au 31 décembre de chaque année



Entre 2021 et 2025, on constate : une augmentation du nombre d'entreprises inscrites au registre des commissionnaires (+10 %) et une diminution du nombre d'entreprises inscrites au registre voyageurs (- 9 %) et au registre marchandises (-1 %).

Au 31 décembre 2025, sur les 3 592 inscriptions aux registres normands, 56 % concernent l'activité transport public de marchandises, 25 % l'activité de transport public de personnes et 18 % l'activité de commissionnaire de transport

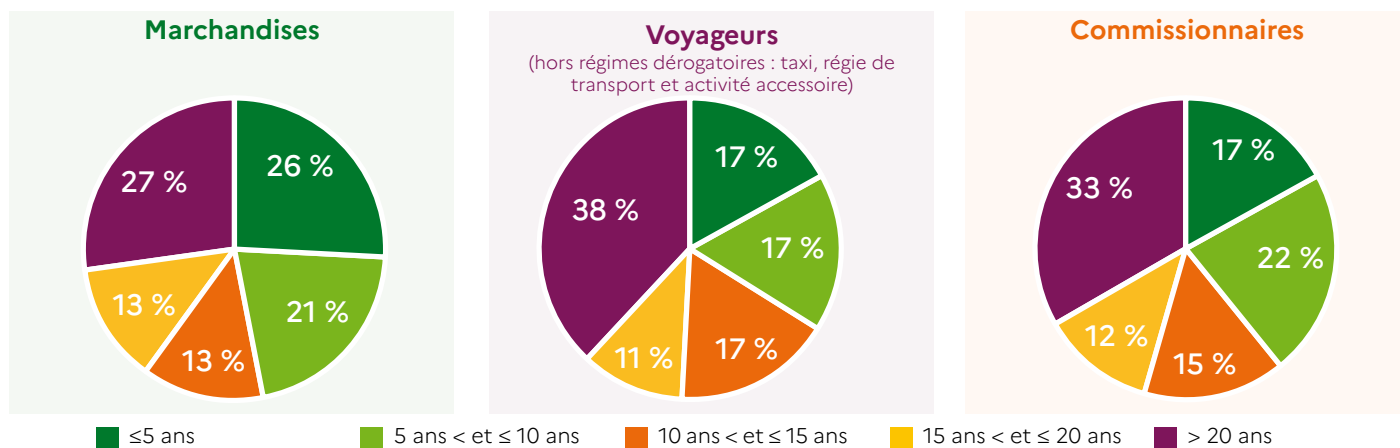
Évolution de 2021 à 2025 du nombre d'inscriptions et de radiations



A noter :

- Les inscriptions et radiations recensées sur ce graphique ne correspondent pas nécessairement à des créations ou des cessations d'activité. En effet, une entreprise qui change de forme juridique en passant d'une entreprise individuelle à une SARL, fera l'objet d'une radiation du registre en tant qu'entreprise individuelle et d'une inscription en tant que SARL alors qu'il y a continuité d'activité pour cette entreprise.

En 2025, âge des entreprises inscrites au registre



L'âge des entreprises est calculé à partir de la date d'inscription aux registres. Il ne correspond donc pas nécessairement à l'âge réel de l'entreprise : cas par exemple des entreprises ayant changé de forme juridique en cours d'activité.

Nombre de titres de transport (copies conformes de licences) détenues en 2025

■ Nombre de copies conformes au 31 décembre 2025

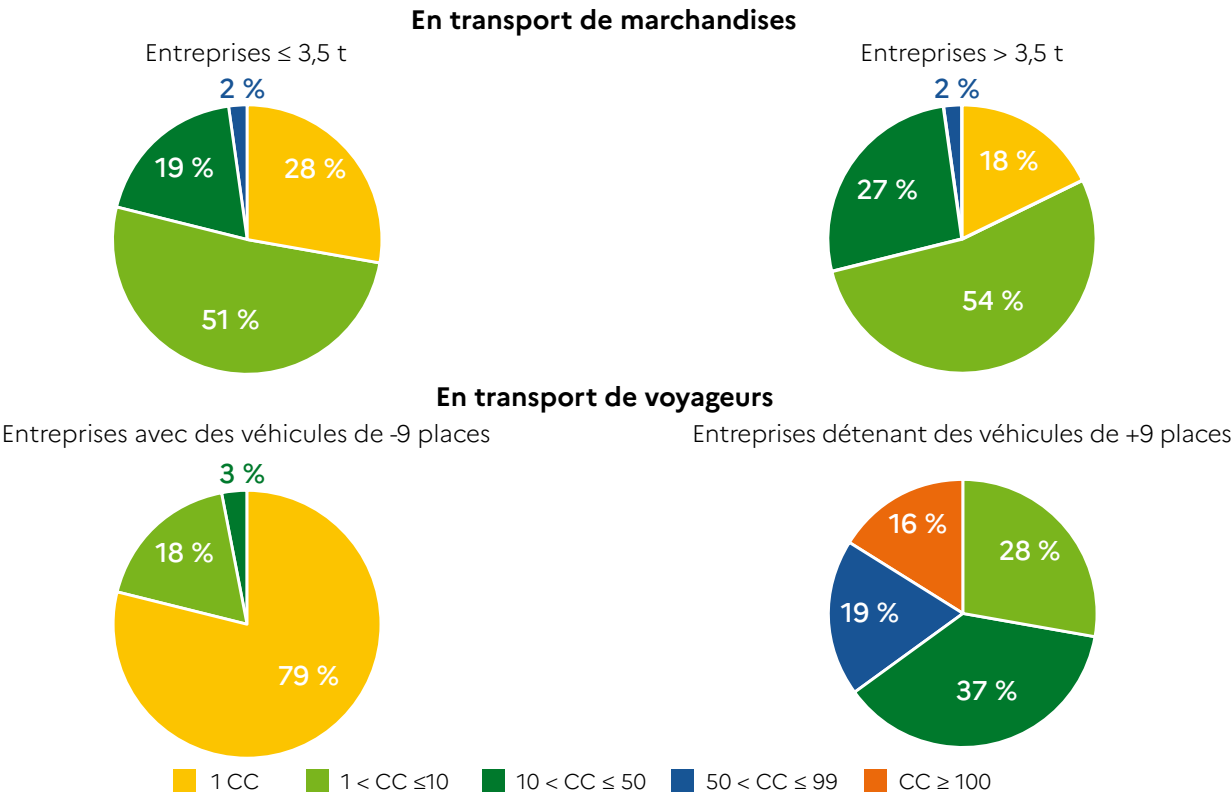
	Licence de transport intérieur marchandises	Licence communautaire marchandises	Licence de transport intérieur voyageurs	Licence communautaire voyageurs
Calvados	1 263	6 225	549	695
Eure	612	4 081	269	1 159
Manche	415	2 443	335	1 003
Orne	373	2 249	264	332
Seine-Maritime	3 023	7 722	736	2 232
Total Normandie	5 686	22 720	2 153	5 421

Au 31 décembre, le nombre total de titres de transport valides détenus par des entreprises inscrites aux registres des transports, atteint 35 980, dont 7 574 en voyageurs (soit 21,1 %) et 28 406 en marchandises (soit 78,9 %). Par rapport à 2024, le nombre total de copies conformes, en 2025, a diminué de 1 114 sur la région (-3 %). La diminution concerne, les titres de transport en marchandises pour le transport léger (-5,2 %) et pour le transport lourd (-2,1 %) et les titres de transport en voyageurs pour le transport léger (-19 %). Seul le nombre d'autorisations en transport lourd de voyageurs a augmenté (+3,8 %).

Les démarches pour les demandes de renouvellement des titres de transport et les demandes de copies conformes supplémentaires sont accessibles en téléprocédures sur le site internet <https://demarches.developpement-durable.gouv.fr>.

■ Répartition des entreprises selon le nombre de titres de transport détenus au 31 décembre 2025

Nombre de copies conformes (CC) détenues



- A noter :
- pour le transport de marchandises, les statistiques présentées ne font pas la différence entre les licences communautaires délivrées aux poids lourds et celles délivrées aux véhicules effectuant du transport léger à l'international.
 - pour le transport léger de marchandises (avec des véhicules de moins de 3,5 tonnes), 79 % des entreprises ont moins de 10 titres de transport, 28 % ne disposent que d'un seul titre de transport (entreprise sans salarié) et seules 10 entreprises disposent de plus de 50 titres de transport (dont 1 qui en a plus de 100).
 - pour le transport léger de voyageurs, 79 % des entreprises n'ont qu'un seul véhicule (parmi celles-ci 80 % sont des taxis) et seules 3 entreprises disposent de plus de 50 titres de transport, dont une qui en a même plus de 500.

Capacité financière des entreprises de transport

■ Situation au 31 décembre 2025 (tous tonnages)

En transport routier de marchandises

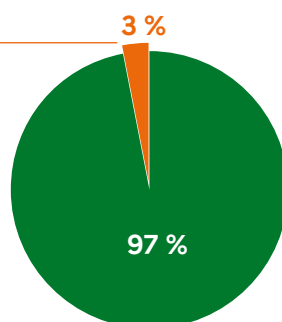
Au 31 décembre 2025, le pourcentage d'entreprises de transport de marchandises ne remplissant pas la condition de capacité financière est de 3 % (contre 12 % en 2024) avec une faible différence entre les départements (maximum 2 points).

	Entreprises remplissant la condition de capacité financière	Entreprises ne remplissant pas la condition de capacité financière	Dont entreprises disposant de capitaux propres négatifs
Calvados	97 %	3 %	2 %
Eure	97 %	3 %	1 %
Manche	97 %	3 %	0 %
Orne	96 %	4 %	2 %
Seine-Maritime	98 %	2 %	1 %

Normandie

Entreprises ne remplissant pas la condition de capacité financière

(dont 1 % disposant de capitaux propres négatifs)



Entreprises remplissant la condition de capacité financière

En transport routier de voyageurs

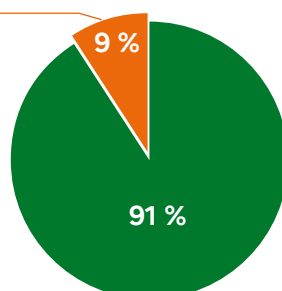
Au 31 décembre 2025, les entreprises de transport public de voyageurs (qu'elles disposent de véhicules légers ou de véhicules de transport en commun) soumises à la condition de capacité financière (hors régimes dérogatoires) étaient 9 % à ne pas remplir la condition de capacité financière, avec une différence allant jusqu'à 12 points entre les départements de l'Orne et de la Seine-Maritime (contre 13 % en 2024).

	Entreprises remplissant la condition de capacité financière	Entreprises ne remplissant pas la condition de capacité financière	Dont entreprises disposant de capitaux propres négatifs
Calvados	87 %	13 %	9 %
Eure	97 %	3 %	3 %
Manche	95 %	5 %	5 %
Orne	100 %	0 %	0 %
Seine-Maritime	88 %	12 %	8 %

Normandie

Entreprises ne remplissant pas la condition de capacité financière

(dont 6 % disposant de capitaux propres négatifs)



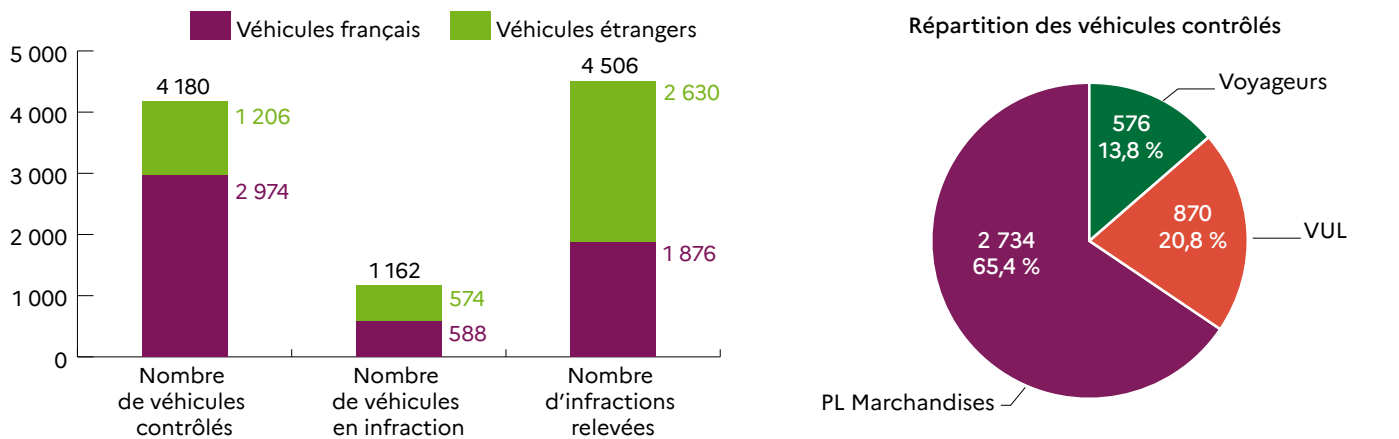
Entreprises remplissant la condition de capacité financière

Contrôles réalisés par les contrôleurs des transports terrestres

Source : DREAL Normandie

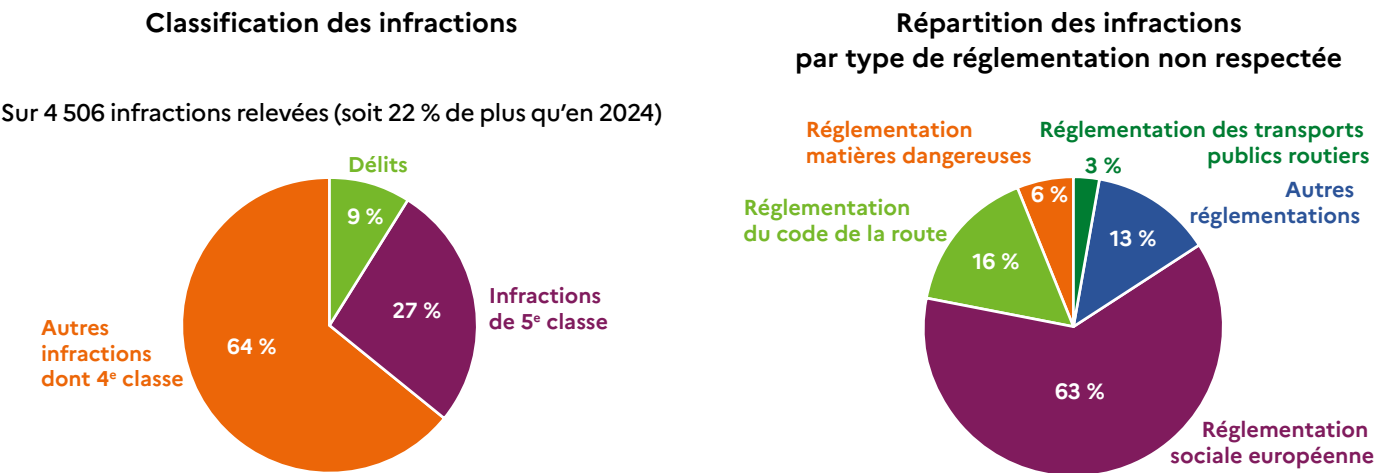
Contrôles sur route

■ Nombre de véhicules contrôlés, origine des véhicules et nombre d'infractions relevées en 2025



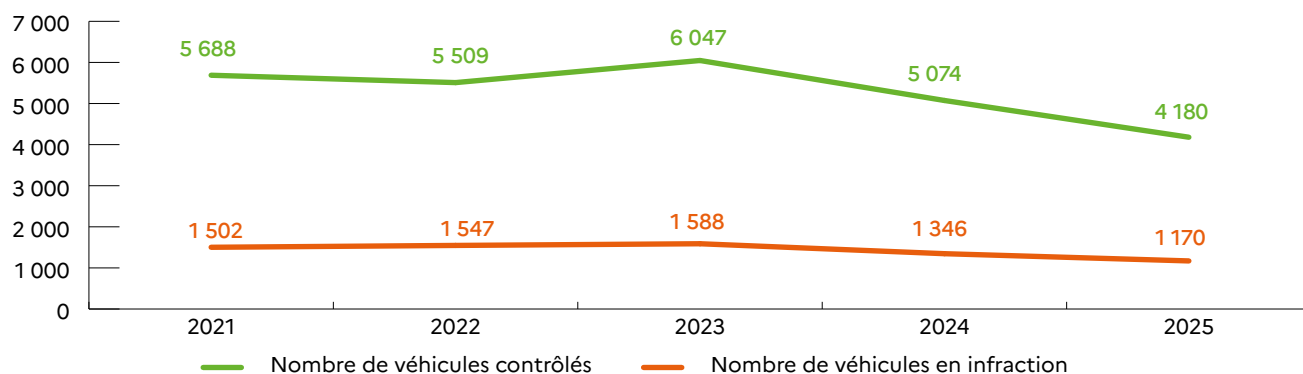
En 2025, sur 4 180 véhicules et 221 841 journées de travail de conducteurs contrôlés par les agents de la DREAL Normandie au cours de 1 800 opérations de contrôle sur route (dont 90 le week-end et 171 de nuit en semaine), 1 162 véhicules étaient en infraction (soit 28 %) et 4 506 infractions ont été relevées, soit une moyenne de 3,9 infractions par véhicule en infraction. Parmi les véhicules contrôlés, 870 étaient des véhicules légers de moins de 3,5 tonnes (dont 635 français et 235 étrangers).

■ Classification des infractions relevées en 2025 et répartition des infractions par réglementation non respectée



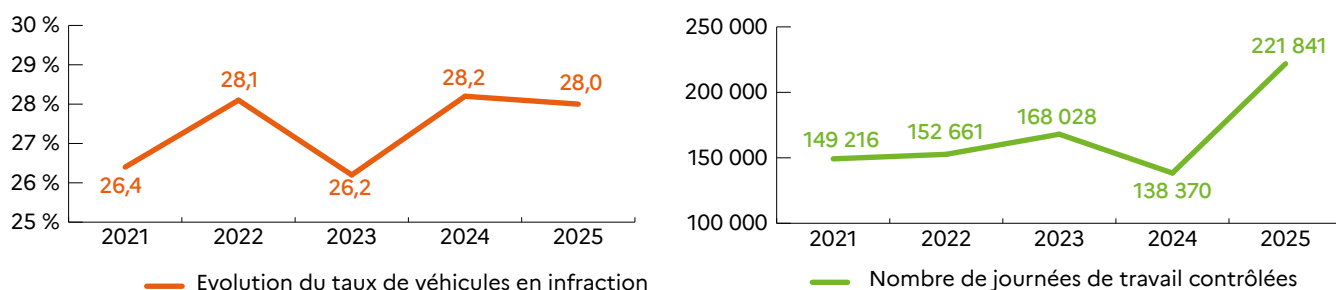
4^e classe = amende forfaitaire de 135 euros
5^e classe = infraction passible d'une amende de 1 500 euros maximum
Délit = infraction intermédiaire entre la contravention et le crime, passible d'une amende et d'une peine d'emprisonnement

■ Évolution du nombre de véhicules contrôlés et du nombre de véhicules en infraction de 2021 à 2025



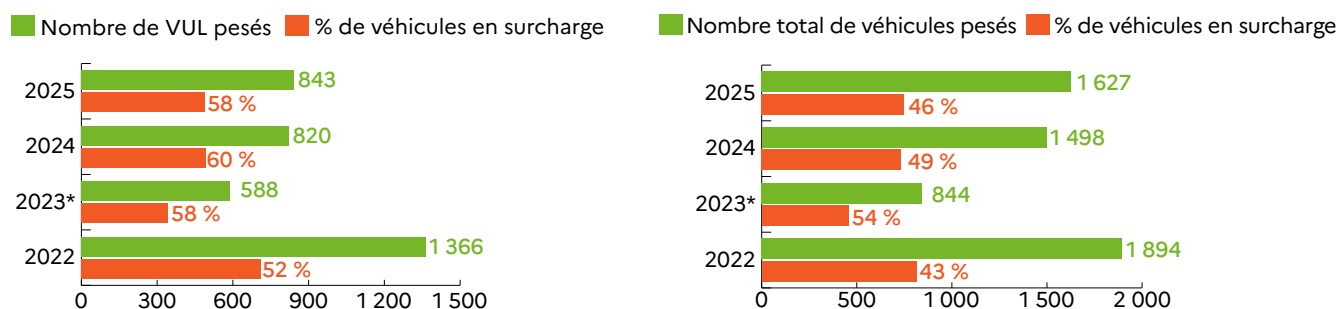
Depuis le 1^{er} janvier 2025, le contrôle de la RSE en transport lourd est passé de 28 à 56 jours. De ce fait, le temps de contrôle d'un véhicule lourd a augmenté ce qui a impacté le nombre de véhicules contrôlés.

■ Évolution du taux de véhicules en infraction et du nombre de journées de travail contrôlées de 2021 à 2025



Le nombre de jours contrôlés a fortement augmenté en 2025 car la période contrôlée est passée de 28 à 56 jours.

■ Véhicules pesés en 2025



* de janvier à mai, en raison de l'absence de peseur le reste de l'année

1 627 véhicules ont été pesés en 2025 par l'agent chargé du contrôle des surcharges à la DREAL Normandie. 46 % de ces véhicules étaient en infraction et 52 % étaient des véhicules légers de moins de 3,5 tonnes.

Contrôles en entreprise

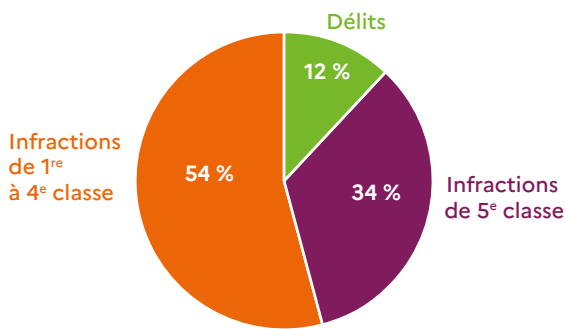
■ Bilan des contrôles en entreprise effectués

En 2025, sur 150 entreprises contrôlées par les agents de la DREAL Normandie, 36 ont été verbalisées soit 21 %.

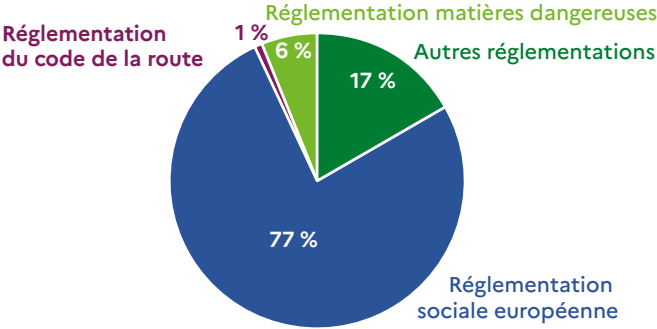
■ Typologie des infractions relevées en 2025

Classification des infractions

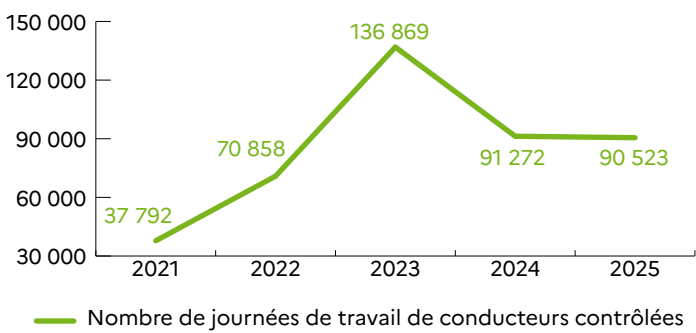
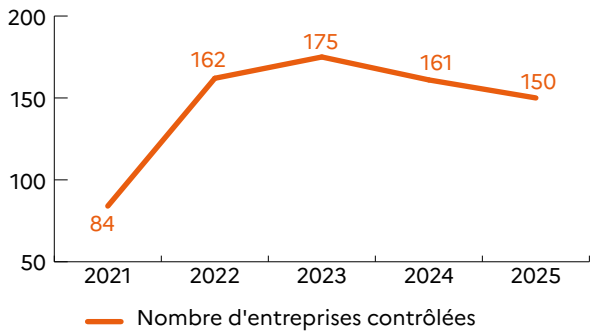
Sur 597 infractions



Répartition des infractions relevées par réglementation non respectée



■ Évolution du nombre de contrôles en entreprise et du nombre de journées de travail contrôlées de 2021 à 2025



En 2025, les contrôles en entreprises ont porté sur 1 557 conducteurs et sur 90 523 journées de travail. En 2021, les contrôles en entreprise ont fortement diminué car ils ont dû être suspendus pendant plusieurs mois en raison de la crise sanitaire.

Commission territoriale des sanctions administratives (CTSA)

La CTSA émet un avis sur les sanctions administratives susceptibles d'être appliquées par le Préfet de région à des entreprises (régionales ou étrangères) particulièrement infractionnistes. Les sanctions décidées sont publiées au recueil des actes administratifs de la préfecture de région. La CTSA normande ne s'est pas réunie en 2020 et 2022.

Année CTSA	Dates des décisions	Sanctions prononcées après les CTSA organisées de 2023 à 2025
2023	09/01/24 et 30/01/24	2 entreprises normandes sanctionnées (situées dans l'Eure et la Seine-Maritime) : suspension de 9 titres de transport pendant 2 mois + immobilisation de 2 véhicules pendant 1 mois pour la première et suspension de 8 titres pour 2 mois pour l'autre
2024	07/01/25	3 entreprises étrangères sanctionnées (irlandaise, lituanienne et polonaise) : interdiction de cabotage* pendant 1 an sur l'ensemble du territoire français
2025	16/01/26	2 entreprises étrangères sanctionnées (irlandaise et roumaine) : interdiction de cabotage respectivement pendant 6 mois et 9 mois sur l'ensemble du territoire français

* Une opération de cabotage routier de marchandises s'entend de tout transport de marchandises (chargement, déchargement) entre deux points du territoire national, réalisé par une entreprise non résidente.

Engagements volontaires pour l'environnement : le dispositif Objectif CO₂

Source : DREAL Normandie

Le Ministère en charge des transports et l'ADEME, en partenariat avec l'ensemble des organisations professionnelles du transport routier, proposaient aux entreprises de transport routier un dispositif « Objectif CO₂ » d'engagements volontaires de réduction des émissions de CO₂ (charte et label). Ce dispositif, qui faisait partie du Programme Engagements Volontaires pour l'Environnement, s'inscrivait dans la démarche globale de lutte contre le réchauffement climatique et participait aux objectifs que s'est fixée la France dans le cadre de sa stratégie bas-carbone, à savoir une diminution de 28 % (par rapport à 2015) de ses émissions de gaz à effet de serre d'ici 2030 et la neutralité carbone dans le secteur des transports en 2050. Le programme EVE a pris fin le 31 décembre 2025, depuis il n'est plus possible de s'engager dans la charte mais les engagements en cours restent valides et il est toujours possible d'être labellisé.

La charte valorisait une **déclaration d'intention** en vue de réduire ses émissions de CO₂ dans une **démarche de progrès**.

Le label distingue les entreprises ayant atteint un **haut niveau de performance environnementale** en s'appuyant sur un audit indépendant. De 2015 à 2019, seules les entreprises effectuant du transport lourd de marchandises pour compte d'autrui pouvaient solliciter le label. Depuis mars 2020, ce dernier est accessible aux entreprises de transport routier de voyageurs.

Le dispositif Objectif CO₂ faisait partie du programme « EVE » : Engagements Volontaires pour l'Environnement des acteurs de la chaîne logistique et du transport de voyageurs.

EVE intégrait les dispositifs d'engagements volontaires de l'ensemble des acteurs de la chaîne transport :

- Objectif CO₂ (charte et label) à destination des transporteurs,
- Fret 21 (charte et label depuis novembre 2022) à destination des chargeurs,
- EVcom (charte) à destination des commissionnaires.

Lancé en 2021 dans la continuité du programme CEE-EVE1, **le programme EVE2 a pris fin le 31 décembre 2025** après 5 ans d'existence. Les derniers nouveaux engagements ou réengagements pour les chartes ont été validés lors de comités ayant lieu en octobre pour Objectifco2 et FRET 21 et en novembre pour EVCOM. Tous les engagements pris jusqu'en 2025 sont valides jusqu'à leur terme, un suivi étant maintenu jusqu'à 2028 par l'ADEME. Les labels Objectifco2 et FRET 21 ont eux été repris en 2026 par AFNOR certification, le coût de l'accompagnement et de la certification (audit+validation) étant désormais intégralement à la charge des entreprises candidates.

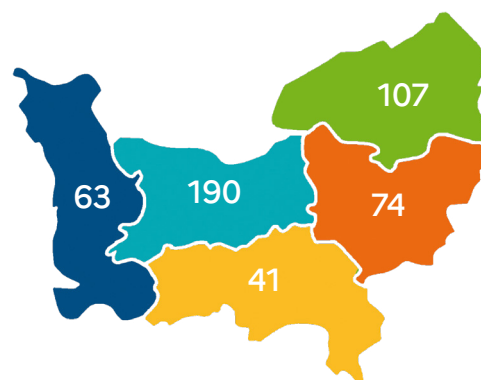
Charte CO₂

Dans le cadre d'une charte, l'entreprise s'engageait, sur une période de 3 ans, à réduire ses émissions de CO₂ au minimum de 5 %. Pour cela, elle mettait en œuvre un plan d'actions incluant au moins une action dans 4 domaines : véhicule, carburant, conducteur, organisation des flux.

Lancée en 2008, cette démarche initialement ouverte au seul transport lourd (pour compte d'autrui ou pour compte propre) a ensuite été ouverte au transport léger de marchandises et au transport de voyageurs.

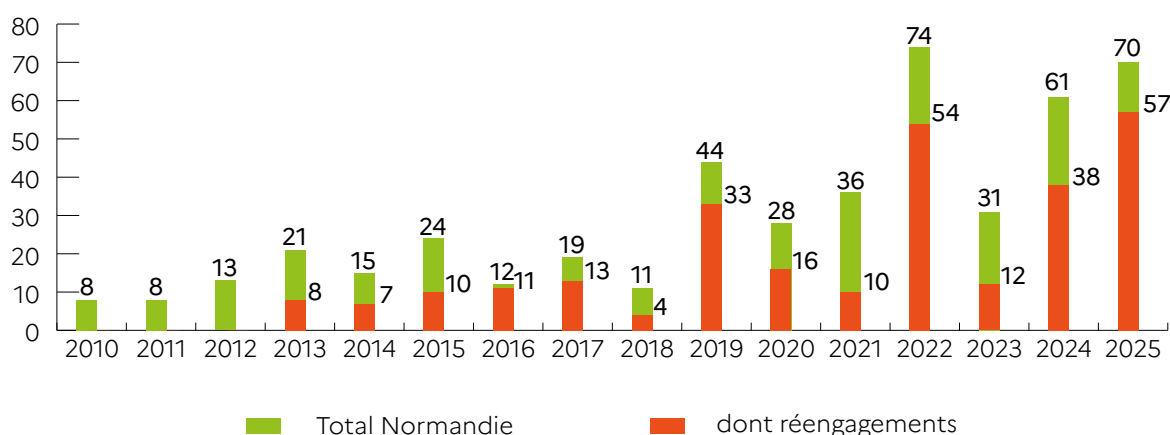
En Normandie, les premières chartes ont été signées en 2010, et on dénombrait au 31 décembre 2025 : 475 engagements. Parmi les 251 entreprises qui se sont engagées : 7 % effectuaient du transport pour compte propre, 13 % du transport public de voyageurs et 80 % du transport public de marchandises. L'ensemble de ces engagements concernait, sur 3 ans, 33 828 véhicules et 33 251 conducteurs.

Répartition des **475** engagements par département



Pour ces 475 engagements, le potentiel moyen de réduction des émissions de CO₂ (par an) était de 12 % (15 % en 2025).

Nombre d'engagements par année



73 % des entreprises chartées se sont réengagées à la fin de leur 1^{er} engagement.

Label CO₂

En Normandie, au 31 décembre 2025, au total 69 labels ont été délivrés :

- à 46 entreprises de transport routier de marchandises et 2 entreprises de transport routier de voyageurs car certaines entreprises ont été labellisées à 2 reprises ;
- 16 ont été labellisées en 2025, 15 entreprises de transport routier de marchandises et 1 en voyageurs.

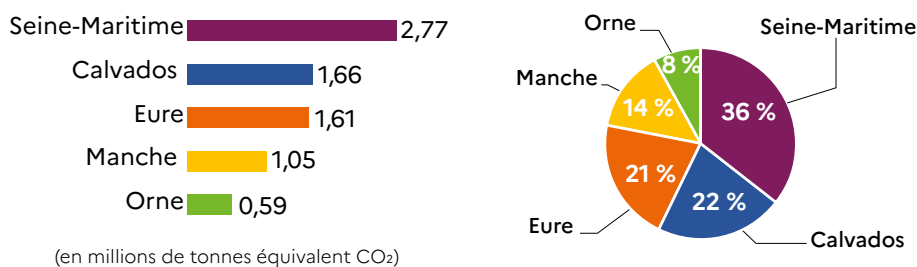
Émissions de polluants pour l'ensemble du transport routier

Source : Observatoire Régional Energie Climat Air de Normandie (ORECAN) – ATMO Normandie
Extraction le 13/04/26 des données figurant sur le site <https://www.orecan.fr/>. Données réévaluées pour les années précédant 2023.
Les données présentées concernent l'ensemble du transport routier, **voitures comprises**.

Émissions de gaz à effet de serre (GES)

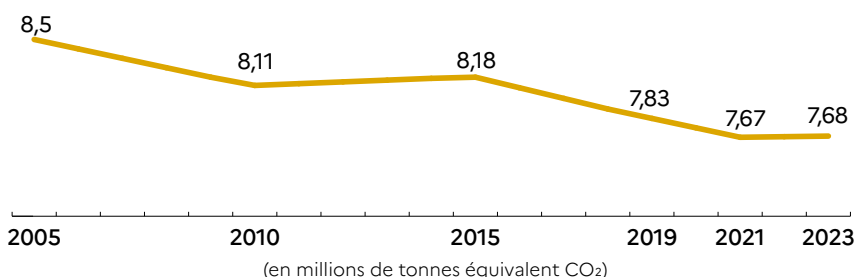
■ Répartition par département

Les 7,68 millions de tonnes équivalent CO₂ de GES émises pour le CO₂ en Normandie en 2023 par le transport routier, représentent 27,3 % des émissions globales régionales. Le transport routier est donc le 2^e secteur d'activité le plus émetteur de GES juste après l'agriculture (27,5 %) et juste avant l'industrie, hors branche énergie (26,7 %).



■ Évolution des émissions

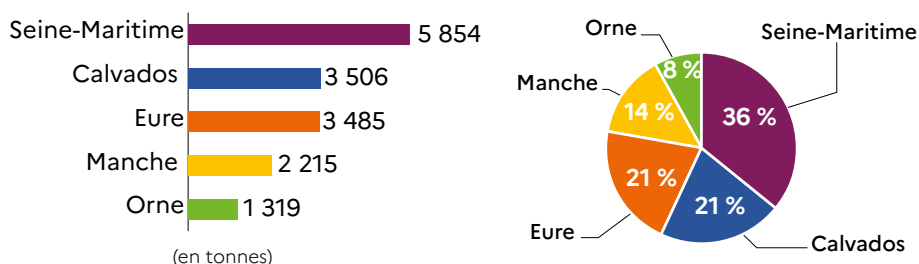
Les émissions de GES dans le transport routier en Normandie ont diminué de 9,6 % entre 2005 et 2023.



Émissions d'oxydes d'azote (NOx)

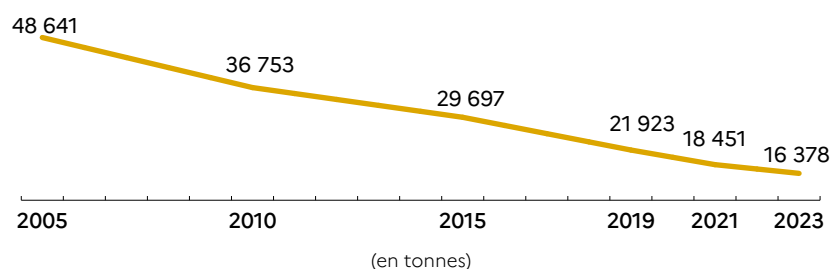
■ Répartition par département

Les 16 379 tonnes de NOx émises en Normandie en 2023 par le transport routier, représentent 33 % des émissions globales régionales. Le transport routier est donc le 1^{er} secteur d'activité le plus émetteur de Nox, avant l'agriculture (19 %) et le transport non routier (17 %). Il est donc un axe prioritaire des politiques de qualité de l'air.



■ Évolution des émissions

Les émissions de NOx dans le transport routier en Normandie ont diminué de 66 % entre 2005 et 2023 et de 11 % entre 2021 et 2023.



Ce tableau de bord a été réalisé dans le cadre de
l'Observatoire social des transports de Normandie.

Cet observatoire animé par la direction régionale de l'environnement, de l'aménagement et du logement (DREAL) regroupe les organisations professionnelles du transport routier, les représentants des syndicats de salariés, les centres de formation de la branche ainsi que la direction régionale de l'économie, de l'emploi, du travail et des solidarités (DREETS).

Ce tableau de bord, ainsi que les différents travaux de l'OST sont téléchargeables sur le site internet de la DREAL à l'adresse suivante :

www.normandie.developpement-durable.gouv.fr

Rubrique transports et véhicules

- Observatoire Social des Transports et programme ObjectifCO₂
- Observatoire social des transports

Pour tout renseignement relatif à l'OST, vous pouvez contacter à la DREAL

Christine Nègre

au 02 50 01 83 29

ost.co2.sstv.dreal-normandie@developpement-durable.gouv.fr

Document conçu et financé par la direction régionale de l'environnement,
de l'aménagement et du logement de Normandie

Cité administrative - 2 rue Saint-Sever - BP 86002 - 76032 Rouen cedex



Impression : Corlet imprimeur

