partie F

Le transport de voyageurs

— Le transport intérieur de voyageurs a été fortement impacté par la crise sanitaire et les restrictions de déplacement en 2020 : il décroît de 23,5 % et s'établit à 749,4 milliards de voyageurs-kilomètres, revenant au niveau des années 1990. Cette baisse est constatée pour tous les modes de transport.

En nombre de passagers, le transport aérien en métropole est réduit de moitié (56,8 %) en 2020, tandis que le transport aérien total (métropole, outre-mer et international) est réduit de deux tiers (- 69,8 %) par rapport à l'année précédente. Le transport ferroviaire de voyageurs chute de 41,9 %. Le transport collectif urbain chute de 41,5 % en voyageurs-kilomètres en 2020. La forte diminution touche aussi bien les réseaux de province (- 31,2 %) que ceux de l'Île-de-France (- 45,0 %).
Les transports individuels en véhicules particuliers (qui représentent 85,3 % des transports intérieurs de voyageurs) sont les moins impactés, avec une diminution de 19,2 %.
Début 2020, parmi les actifs se rendant sur leur lieu de travail, 2,9 % y allaient à vélo ; cette part est en légère progression par rapport à 2019 (2,5 %). La crise sanitaire a profondément bouleversé le quotidien des Français et leurs habitudes de déplacement. Les ventes de vélos à assistance électrique (VAE) continuent nettement de progresser tout au long de l'année.

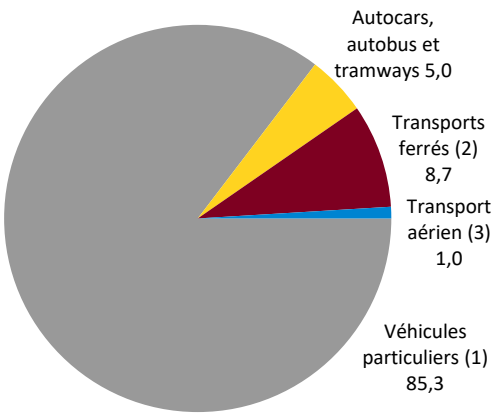
>

F1. Synthèse : le transport intérieur de voyageurs chute en 2020 avec la crise sanitaire

En 2020, le transport intérieur de voyageurs est fortement affecté par la crise sanitaire et les restrictions de déplacement : il décroît de 23,5 % et s'établit à 749,4 milliards de voyageurs-kilomètres, revenant au niveau des années 1990. Cette baisse est constatée pour tous les modes de transport. Les transports individuels en véhicules particuliers (qui représentent 85,3 % des transports intérieurs de voyageurs) sont les moins impactés, avec une diminution de 19,2 %.

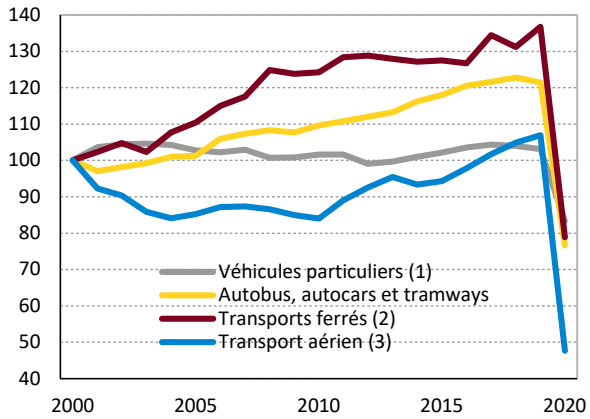
L'activité totale du transport de voyageurs représente 749,4 milliards de voyageurs-kilomètres en 2020. Les parts des différents modes de transport, exprimées en voyageurs-kilomètres, varient fortement cette année en raison de la crise sanitaire et des restrictions de déplacement. Le transport intérieur de voyageurs reste largement dominé par le transport individuel en véhicules particuliers (85,3 %) *(figure F1-1)* et sa part augmente de 4,6 points en 2020 au détriment des autres modes de transports. La part des transports ferrés diminue fortement en 2020 : ils représentent 8,7 % des voyageurs-kilomètres, mais davantage que les transports collectifs routiers (5 %). La part du transport aérien dans le transport intérieur de voyageurs, déjà marginale, se réduit dans le contexte particulier de 2020 (1 %). Ces parts modales ne prennent pas en compte le transport maritime, le transport à vélo et la marche.

Figure F1-1 **Transport intérieur de voyageurs par mode en 2020**
Parts modales en % des voyageurs-kilomètres



(1) Y compris véhicules immatriculés à l'étranger et deux-roues motorisés.
(2) Trains, RER et métros.
(3) Vols intérieurs à la métropole uniquement.
Champ : France métropolitaine.
***Sources :** SDES, d'après le bilan de la circulation ; ART ; ensemble des opérateurs ferroviaires ; Île-de-France Mobilités-Omnil (estimations SDES pour 2020) ; enquêtes annuelles sur les transports collectifs urbains (DGITM, Cerema, Gart, UTP, CGDD) (estimations SDES pour 2019 et 2020) ; UTP*

Figure F1-2 **Évolution du transport intérieur de voyageurs par mode** [4]
Indice en base 100 en 2000 (en voyageurs-kilomètres)



(4) Révision des niveaux de voyageurs-kilomètres en véhicules particuliers et en autocars (voir partie G - l'ensemble des séries constitutives du bilan de la circulation a été rebasé en 2020).
Champ : France métropolitaine.
***Sources :** SDES, d'après le bilan de la circulation ; ART ; ensemble des opérateurs ferroviaires ; Île-de-France Mobilités-Omnil (estimations SDES pour 2020) ; enquêtes annuelles sur les transports collectifs urbains (DGITM, Cerema, Gart, UTP, CGDD) (estimations SDES pour 2019 et 2020) ; UTP*

LE TRANSPORT INDIVIDUEL DIMINUE

Le nombre de voyageurs-kilomètres réalisés en véhicules particuliers (y compris étrangers) est de 639,4 milliards en 2020 *(figure F1-2)*. Le transport individuel est en baisse (- 19,2 %) en 2020 par rapport à 2019. Le nombre total de voyageurs utilisant des transports individuels en France atteint en 2020 le niveau historiquement le plus bas depuis 1994.

LE TRANSPORT COLLECTIF INTÉRIEUR FORTEMENT TOUCHÉ PAR LA CRISE DU COVID-19

Le transport collectif décroît de 41,7 %, en nombre de voyageurs-kilomètres, *(figure F1-3)*, tous les types de transports collectifs étant touchés par la crise sanitaire de 2020. Ce sont les transports aériens et ferrés (trains et métros) qui en souffrent le plus (respectivement - 55,4 % et - 42,3 %).

Les 59,2 milliards de voyageurs-kilomètres effectués en transport ferroviaire représentent 53,8 % du transport collectif. Même s'il reste le mode de transport collectif privilégié pour les déplacements, il baisse de 41,9 % en 2020. Tous les types de trains subissent la crise sanitaire : à grande vitesse (- 42,3 %), trains et RER d'Île-de-France (- 45,5 %), trains interurbains (- 58,3 %), TER (- 29,8 %) qui sont les moins impactés.

Avec 37,9 milliards de voyageurs-kilomètres, les transports collectifs routiers (autobus, autocars et tramways) représentent 34,5 % du transport collectif intérieur en 2020, soit 2,6 points de plus qu'en 2019. Le transport en autocars subit une baisse historique, et tout particulièrement les autocars occasionnels étrangers (- 74 %). Le transport interurbain régulier librement organisé (dits autocars « Macron »), dont l'activité a été interrompue lors des deux confinements, baisse de 58,1 % en 2020.

Figure F1-3 **Transports intérieurs de voyageurs**
Niveau en milliards de voyageurs-kilomètres, évolutions annuelles en %

	Niveau 2020	Évolutions annuelles			
		2018	2019	2020	2020/2015
Transport individuel en véhicules particuliers	**639,4**	**- 0,3**	**- 0,9**	**- 19,2**	**- 4,0**
Transports collectifs	**110,0**	**- 0,8**	**2,3**	**- 41,7**	**- 9,1**
Transports routiers	27,5	1,0	- 1,1	- 36,9	- 8,3
Autocars (1)	37,9	0,7	- 2,5	- 38,1	- 9,1
dont autocars « Macron »	1,2	17,7	8,1	- 58,1	–
dont occasionnel en autocars étrangers	1,7	- 3,7	2,0	- 74,0	- 25,8
Autobus et tramways	10,5	1,9	3,0	- 33,3	- 5,7
Île-de-France	4,3	1,0	3,4	- 37,9	- 7,3
Hors Île-de-France	6,2	2,6	2,7	- 29,7	- 4,6
Transports ferrés	64,9	- 2,4	4,2	- 42,3	- 9,2
Transport ferroviaire	59,2	- 3,1	4,9	- 41,9	- 9,0
Trains à grande vitesse	35,7	- 1,8	5,6	- 42,3	- 8,4
Trains interurbains (dont « TET ») (2)	2,2	- 23,4	- 3,3	- 58,3	- 21,6
Trains sous convention des conseils régionaux (3)	10,7	0,5	10,6	- 29,8	- 4,5
Trains et RER d'Île-de-France	10,6	- 2,0	1,2	- 45,5	- 10,5
Métros	5,7	4,2	- 2,4	- 46,1	- 11,0
Île-de-France	3,9	3,7	- 3,8	- 49,7	- 12,7
Hors Île-de-France	1,8	5,5	1,7	- 35,9	- 6,6
Transports aériens(4)	7,2	3,1	2,0	- 55,4	- 12,8
Ensemble	**749,4**	**- 0,4**	**- 0,3**	**- 23,5**	**- 4,9**

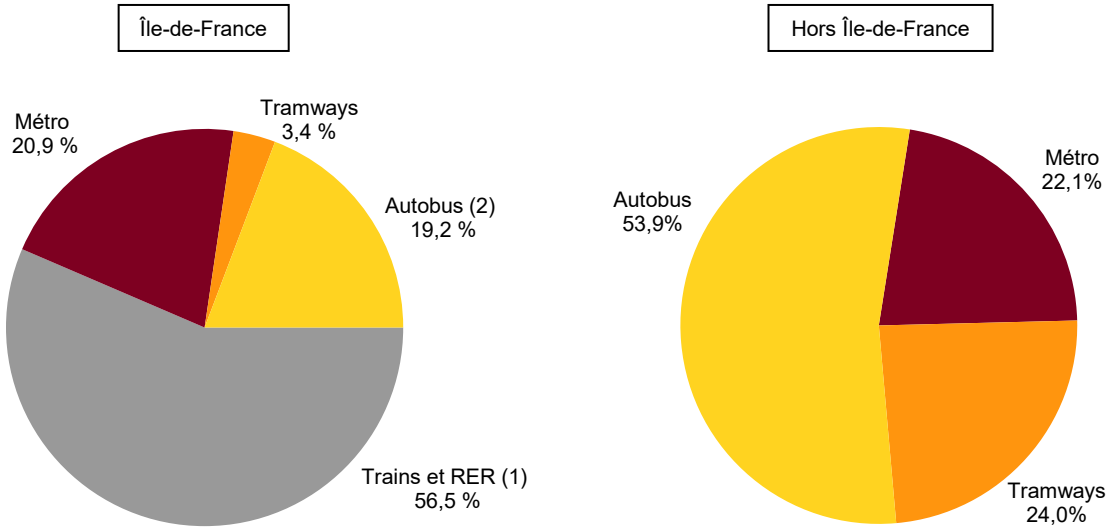
(1) Transport occasionnel, régulier (dont autocars SNCF), scolaire et de personnel.
(2) Sous convention avec l'État et non conventionnés (hors trains à grande vitesse).
(3) Trains sous convention des Conseils régionaux (hors Île-de-France et Corse). Y compris les « Express d'Intérêt Régional ».
(4) Vols intérieurs à la métropole uniquement.
Champ : France métropolitaine.
***Sources** : SDES, d'après le bilan de la circulation ; ART ; SNCF ; Île-de-France Mobilités-Omnil (estimations SDES pour 2020) ; enquête annuelle sur les transports collectifs urbains (DGITM, Cerema, Gart, UTP, CGDD) (estimations SDES pour 2019 et 2020) ; UTP ; DGAC*

LE TRANSPORT COLLECTIF URBAIN SUBIT UNE DIMINUTION SANS PRÉCÉDENT

Le transport collectif urbain (TCU) regroupe les autobus, les tramways, les métros et, en Île-de-France, les trains et RER[1]. Parmi les 26,7 milliards de voyageurs-kilomètres réalisés en TCU, 70 % ont été réalisés en Île-de-France et 30 % en province. Les parts pour les modes de transport en surface (tramway et bus) augmentent au contraire des modes ferrés. En Île-de-France, les trains et RER constituent le trafic de voyageurs le plus important *(figure F1-4)*. En province, les modes de transport collectif urbain privilégiés sont les modes de surfaces.

En 2020, le TCU chute de 41,5 % en voyageurs-kilomètres *(figure F1-5)*. Cette baisse du transport collectif urbain affecte les réseaux de province (- 31,2 %) et plus fortement encore ceux de l'Île-de-France (- 45,0 %). Les modes de surfaces, qui sont les principaux TCU en province, sont relativement moins touchés par la crise.

Figure F1-4 **Répartition des réseaux de transport collectif urbain en 2020**
Parts en % des voyageurs-kilomètres



(1) Y compris RER exploités par la RATP et lignes T4 et T11 Express du tramway.
(2) Paris, petite et grande couronnes (y compris noctiliens).
***Source** : Île-de-France Mobilités, calculs SDES*

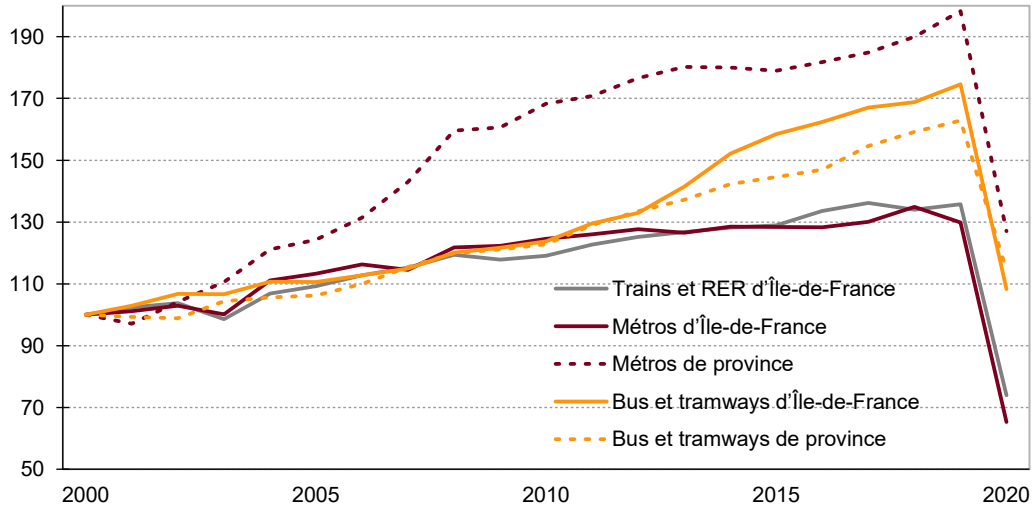
***Source** : calculs SDES, à partir des indicateurs de conjoncture de l'UTP et de l'enquête annuelle sur les transports collectifs urbains 2018 (DGITM, Cerema, Gart, UTP, CGDD)*

LE TRANSPORT AÉRIEN CHUTE DE PLUS DE MOITIÉ

Dans un contexte de fortes restrictions de déplacements pour freiner la propagation du Covid-19, le transport intérieur connaît une chute sans précédent en 2020 (- 55,4 % de voyageurs-kilomètres). Avec 7,2 milliards de voyageurs-kilomètres en 2020, le trafic atteint un point bas jamais observé depuis 1990 où il s'établissait à 11,4 milliards de voyageurs-kilomètres. Aucun type de liaison n'est épargné, qu'elles soient radiales (Paris-province) ou transversales (respectivement - 58,6 %, - 53,9 %). Le trafic international est le plus impacté, le nombre de passagers de métropole sur les vols internationaux (69,8 % du trafic) chutant de 73,5 %. Le trafic entre la métropole et les outre-mer semble être le moins impacté même s'il connaît un recul important (- 45,7 %).

[1] Compte tenu de cette spécificité, les TCU d'Île-de-France sont difficilement comparables à ceux de province.

Figure F1-5 **Indices d'évolution des modes de transport collectif urbain**
En indice base 100 en 2000



Champ : France métropolitaine.
***Source** : SDES, d'après Île-de-France Mobilités-Omnil (estimations SDES pour 2020), Enquête annuelle sur les transports collectifs urbains (DGITM, Cerema, Gart, UTP, CGDD) (estimations SDES pour 2019 et 2020) ; UTP ; DGAC*

LE TRANSPORT MARITIME DE PASSAGERS CHUTE DE PLUS DE 60 %

Avec 10,9 millions de passagers enregistrés en 2020 dans les principaux ports maritimes français, le trafic de passagers connaît une très forte baisse (- 60,3 %) *(figure F1-6)*, la crise sanitaire, accentuant la tendance générale observée depuis 2015. Cette forte diminution concerne à la fois la Manche et la mer du Nord (- 65,1 %), la Méditerranée (- 56,8 %) ainsi que les outre-mer (- 44,5 %). L'activité de croisière est la plus affectée avec un trafic quasi nul en Manche et mer du Nord (5 milliers de croisiéristes en 2020 contre 468 en 2019) et un nombre de croisiéristes réduit au vingtième en Méditerranée. La réduction du trafic des outre-mer, de 42,9 %, est comparativement plus limitée. Le trafic transmanche reste très largement dominé par les échanges avec la Grande-Bretagne (99 % en 2020) tandis que sur la façade méditerranéenne, le trafic de passagers hors croisières résulte principalement des échanges avec la Corse (63,7 % en 2020).

Figure F1-6 **Transport maritime : passagers débarqués dans les principaux ports français**
Niveau en milliers de passagers, évolutions en %

	Niveau 2020			Évolution annuelle 2020/2019		
	hors croisières	**croisières**	**ensemble**	**hors croisières**	**croisières**	**ensemble**
Métropole	9 634	171	9 805	- 55,8	- 95,3	- 61,5
Mer du Nord et Manche	4 992	5	4 997	- 64,0	- 99,0	- 65,1
Méditerranée	4 641	167	4 808	- 41,4	- 94,8	- 56,8
Outre-mer	616	452	1 068	- 45,6	- 42,9	- 44,5
Ensemble des ports français	10 250	624	10 874	- 55,3	- 86,0	- 60,3

***Sources** : SDES ; Observatoire régional des transports de la Corse (ORTC)*

F2. Le transport collectif urbain : chute inédite du trafic avec les restrictions de déplacements

Avec 26,7 milliards de voyageurs-kilomètres transportés en 2020, le transport collectif urbain représente 24,2 % du transport collectif. Il chute de 41,5 % en voyageurs-kilomètres en 2020 en raison de la crise sanitaire et des restrictions de déplacements. La forte diminution du trafic du transport collectif urbain touche aussi bien les réseaux de province (- 31,2 %) que ceux de l'Île-de-France (- 45,0 %).

LE TRAFIC EN ÎLE-DE-FRANCE CHUTE SUR TOUS LES TYPES DE RÉSEAUX

En 2020, 18,8 milliards de voyageurs-kilomètres ont été réalisés en Île-de-France, en baisse de 45,0 % par rapport à 2019. Le transport collectif urbain est davantage affecté par la crise sanitaire et les mesures de restrictions des déplacements en Île-de-France que dans les autres régions françaises. Le métro est le mode de transport qui est le plus touché en Île-de-France, le nombre de voyageurs-kilomètres diminuant de 49,7 %. Les transports de surface sont un peu moins impactés par la crise sanitaire : le transport par bus décroît de 38,2% et celui des tramways de 36,3 % (*figure F2-1)*. En 2020, la part des voyageurs-kilomètres transportés sur les différents segments en Île-de-France baisse pour les réseaux souterrains et augmente pour les réseaux de surfaces : elle s'établit à 77,3 % pour les modes ferrés (56,5 % en trains et RER, 20,9 % en métros), 3,4% pour les tramways et 19,2 % pour les bus.

Figure F2-1 **Évolution du transport collectif urbain**

Niveau en millions de voyageurs-kilomètres	2020	2018	2019	2020	2020/2015
Île-de-France (7)	**18 798**	**0,1**	**0,5**	**- 45,0**	**- 10,3**
Modes ferrés	14 537	- 0,1	- 0,2	- 46,7	- 11,1
Trains et RER (1)(2)	10 613	- 1,6	1,3	- 45,5	- 10,5
Métro	3 924	3,7	- 3,8	- 49,7	- 12,7
Tramways	646	- 0,6	8,7	- 36,3	- 5,4
Bus	3 615	1,3	2,5	- 38,2	- 7,6
Paris (3)	473	- 5,0	- 7,3	- 32,2	- 9,3
Petite couronne (3)	1 303	0,9	- 1,5	- 32,8	- 7,2
Grande couronne (4)	1 761	2,8	7,7	- 43,3	- 7,7
Noctiliens (3)(5)	78	20,9	6,0	- 30,4	-
Province (6)	**7 944**	**2,9**	**2,8**	**- 31,2**	**- 5,0**
Métros	1 753	2,7	4,4	- 35,9	- 6,6
Tramways et bus	6 191	3,0	2,3	- 29,7	- 4,6
Ensemble TCU	**26 742**	**0,8**	**1,1**	**- 41,5**	**- 9,0**

(1) Données rétropolées de 2000 à 2014, suite à un changement de méthode de calcul en 2018 par SNCF Mobilités.
(2) Y compris RER exploités par la RATP et les lignes T4 et T11 Express du tramway.
(3) Données rétropolées de 2000 à 2017, suite à un changement de méthode de calcul de l'Omnil en 2019.
(4) Données rétropolées de 2000 à 2018, suite à un changement de méthode de calcul de l'Omnil en 2020.
(5) Noctiliens RATP et SNCF.
(6) Les niveaux 2019 et 2020 sont estimés par le SDES à partir des indicateurs de conjoncture de l'UTP.
(7) Les niveaux 2020 sont estimés par le SDES.
***Sources** : SDES, d'après Île-de-France Mobilités-Omnil ; enquêtes annuelles transport collectif urbain (DGITM, Cerema, Gart, UTP, CGDD) ; UTP*

FORTE BAISSE DU TRAFIC EN PROVINCE EN 2020

La crise du Covid-19 a fortement modifié le comportement des usagers des transports en commun. En province, la fréquentation a chuté de 31,2 % en 2020. La diminution de la fréquentation est plus forte pour le métro (- 35,9 %) que pour le tramway et le bus (- 29,7 %). Les confinements et les mesures sanitaires ont poussé les usagers à moins se déplacer et/ou à se déplacer différemment.

F3. Le transport ferroviaire, très affecté par les deux confinements en 2020

Avec 59,2 milliards de voyageurs-kilomètres transportés, le transport ferroviaire de voyageurs, hors navettes Eurotunnel, représente 53,8 % du transport collectif. Après une hausse de 4,9 % en 2019, les restrictions de déplacement accompagnant la crise du Covid-19 ont très fortement impacté le transport ferroviaire de voyageurs qui chute de 41,9%.

LE TRANSPORT EN TRAIN À GRANDE VITESSE CHUTE DE 42 %

Le trafic de voyageurs sur les trains à grande vitesse (TAGV) représente 60,3 % du transport ferroviaire de voyageurs (60,7 % en 2019). Après une hausse de 5,6 % en 2019, le transport de voyageurs par TAGV chute de 42,3 % en 2020 *(figure F3-1)*. Avec les restrictions de déplacements plus importantes à l'étranger, la baisse est plus marquée (- 66,4 %) pour le transport international (entrant, sortant ou transit) que pour le trafic national (- 38,8 %). La part du transport international hors TAGV est marginale. Entre 2015 et 2020, le nombre de voyageurs-kilomètres transportés en TAGV diminue en moyenne de 8,4 % par an. Cette évolution moyenne sur cinq ans est fortement impactée par le niveau exceptionnellement bas de 2020 : elle était de + 2,4 % sur la période 2014-2019, avec notamment le développement important des lignes à grande vitesse depuis 20 ans (+ 167 % de kilomètres de LGV entre 2000 et 2018), et plus récemment la mise en place d'offres low cost par la SNCF.

LE TRAFIC DES TRAINS INTERURBAINS HORS TAGV EST AU RALENTI

Le transport sur les lignes de trains interurbains hors trains à grande vitesse comprend principalement les trains d'équilibre du territoire (TET), sous convention avec l'État. En 2020, les restrictions de déplacement entre régions liées à la crise du Covid-19 ont mis le trafic au ralenti, ce dernier diminuant de 58,3 %. Depuis 2017, 15 lignes TET sont passées sous l'autorité de régions, dont 5 en 2020[2], ce qui a accentué la baisse du trafic des trains interurbains en 2020.

LE TRANSPORT EN TER RÉSISTE MIEUX À LA CRISE

En 2020, le transport en trains sous convention des conseils régionaux résiste mieux à la crise sanitaire (- 29,8 %), cette catégorie de trains répondant aux usages du quotidien, comme les déplacements domicile-travail. En 2020, 5 lignes TET sont passées sous l'autorité de la région Normandie[2], intégrant ainsi l'offre TER : cela a atténué la baisse du trafic TER due à la crise sanitaire.

Le 4e paquet ferroviaire européen, adopté en décembre 2016, rend obligatoire l'ouverture à la concurrence du transport ferroviaire de voyageurs, à partir du 3 décembre 2019 pour les services conventionnés (TER et TET) et à partir du 14 décembre 2020 pour les services non conventionnés (TAGV). La loi n°2018-515 du 27 juin 2018 pour un nouveau pacte ferroviaire précise les modalités d'application pour la France.

[2] www.ecologie.gouv.fr/trains-dequilibre-du-territoire-tet.

LE TRAFIC FRANCILIEN DES TRAINS ET RER EST TRÈS IMPACTÉ PAR LA CRISE SANITAIRE

Avec 10,6 milliards de voyageurs-kilomètres transportés en 2020, le trafic des trains et RER d'Île-de-France représente 17,9 % du transport ferroviaire et connaît une baisse plus importante que le transport en TER (- 45,5 %).

Figure F3-1 **Transport ferroviaire de voyageurs**
En millions de voyageurs-kilomètres ; évolution en %

	Niveau 2020	Évolutions annuelles (%)			Évolution annuelle moyenne (%)
		2018	2019	2020	2015/2020
Trains à grande vitesse (1)	35 688	- 1,8	5,6	- 42,3	- 8,4
Trains interurbains (dont « TET ») (1) (2)	2 229	- 23,4	- 3,2	- 58,3	- 21,6
Trains sous convention des conseils régionaux (dont « TER ») (3)	10 682	0,5	10,6	- 29,8	- 4,5
Total hors RER et trains sous convention Île-de-France Mobilités	**48 599**	**- 3,3**	**5,8**	**- 41,1**	**- 8,6**
Trains et RER d'Île-de-France (4) (5)	10 613	- 2,0	1,2	- 45,5	- 10,5
Ensemble y compris RER et trains sous convention Île-de-France Mobilités (4)	**59 212**	**- 3,1**	**4,9**	**- 41,9**	**- 9,0**

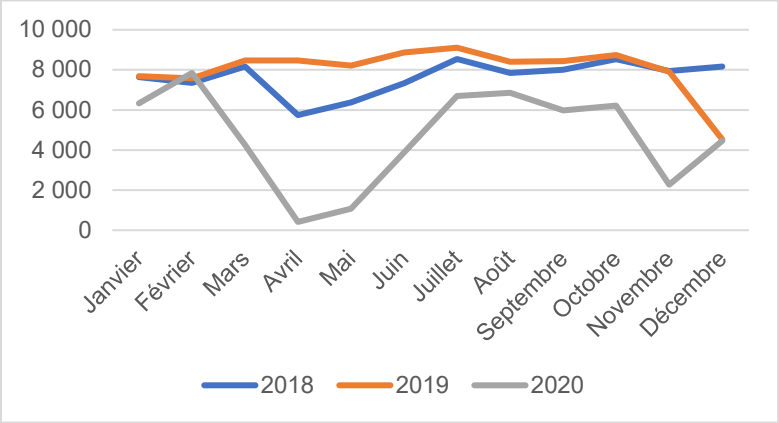
(1) Y compris trains internationaux, hors navettes Eurotunnel.
(2) Sous convention avec l'État et non conventionnés, hors trains à grande vitesse (y compris Corse).
(3) Sous convention des conseils régionaux (hors Île-de-France et Corse), y compris les « Express d'intérêt régional ».
(4) dont RER et trains sous convention Île-de-France Mobilités y compris lignes T4 et T11 Express du tramway.
Champ : France métropolitaine.
***Source** : SDES, d'après l'ensemble des opérateurs ferroviaires et Île-de-France Mobilités-Omnil*

LE TRAFIC FERROVIAIRE EST AU PLUS BAS PENDANT LES DEUX CONFINEMENTS

En 2020, la crise du Covid-19 a eu un impact très marqué sur le trafic ferroviaire mensuel de voyageurs lors des deux confinements : quasi-inexistant entre mars et mai 2020 (- 77 % de voyageurs-kilomètres par rapport à la période de mars à mai 2019) et de nouveau très ralenti en novembre 2020 (- 71 % de voyageurs-kilomètres par rapport à novembre 2019) (*figure F3-2*).

Les faibles niveaux de décembre 2019 et du printemps 2018 s'expliquent par les grèves et mouvements sociaux survenus à ces périodes.

Figure F3-2 **Trafic ferroviaire mensuel**
En millions de voyageurs-kilomètres



***Source** : SDES, d'après l'ensemble des opérateurs ferroviaires et Île-de-France Mobilités-Omnil*

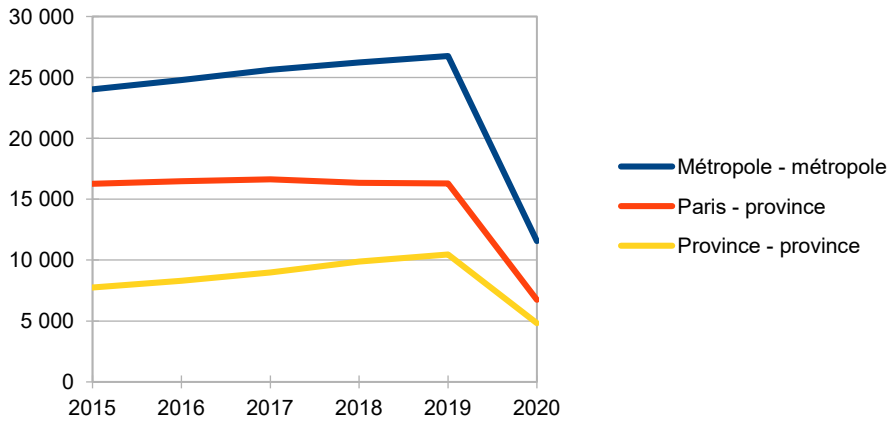
F4. Transport aérien : « décrochage » en 2020

Dans un contexte de restrictions de déplacements mises en place par le gouvernement pour freiner la propagation du Covid-19, le trafic aérien a subi un « décrochage » en 2020. En 2020, le transport aérien métropolitain représente 6,5 % du transport collectif de voyageurs (en voyageurs-kilomètres) en France. En nombre de passagers (11,6 millions en 2020), il est réduit de moitié (56,8 %) tandis que le transport aérien total (métropole, outre-mer et international) est réduit de deux tiers (- 69,8 %) par rapport à l'année précédente. Le trafic entre la métropole et les outre-mer est le moins impacté même s'il connaît un recul important (- 45,7 %). Le nombre de mouvements d'avion ainsi que la fréquentation des aéroports sur tout le territoire Français connaissent des évolutions du même ordre, avec des diminutions respectives de 57,1 % et 67,3 %. Le nombre total de voyageurs utilisant le transport aérien en France atteint en 2020 un niveau historiquement bas (54 millions), jamais atteint depuis le point le plus bas des 30 dernières années (59,6 millions en 1991).

LA BAISSE DE LA FRÉQUENTATION AÉRIENNE TOUCHE TOUTES LES LIGNES MAIS AVEC UNE AMPLEUR VARIABLE

En 2020, le nombre de passagers sur les vols intra-métropole connaît une diminution sans précédent (- 56,8 %) *(figure F4-1)*. Aucun type de liaison n'est épargné, qu'elles soient radiales (Paris-province) (- 58,6 %) ou transversales (- 53,9 %). Certaines lignes semblent un peu moins impactées (- 37,2 % pour Bastia-Marseille et - 36 % pour Ajaccio-Marseille) à l'inverse de Paris-Marseille beaucoup plus touchée (- 67,1 %).

Figure F4-1 **Évolution du nombre de passagers utilisant les liaisons radiales et transversales**
En milliers



Source : *DGAC, mai 2021*

LE TRAFIC INTERNATIONAL EST LE PLUS IMPACTÉ

Avec 37,8 millions de passagers en 2020, le nombre de passagers de métropole sur les vols internationaux (69,8 % du trafic) décroît de 73,5 % dans un contexte de confinements et de fortes limitations des déplacements internationaux avec la crise sanitaire *(figure F4-2)*. Les fermetures des frontières, dans un contexte de confinements et de fortes limitations des déplacements internationaux avec la crise sanitaire, expliquent cette forte baisse. Aucune destination du monde n'est épargnée en 2020. La destination Amérique connaît une baisse de 78,5 %, devant l'Asie (- 76,5 %), l'Europe (- 73,3 %), et l'Afrique (- 68,3 %). Parmi les différents pays visités, les États-Unis (- 82,3 %) et la Chine (- 87 %) sont les plus impactés ; la Tunisie et le Portugal ont mieux résisté (respectivement - 61,6% et - 62,6 %). Deux passagers de métropole sur trois restent en Europe pour voyager, une proportion inchangée par rapport à 2019. L'Espagne et le Royaume-Uni demeurent les principales destinations même si elles sont fortement impactées (respectivement - 73 % et - 77 %).

Figure F4-2 **La demande de transport aérien en 2020**
Niveau en milliers de passagers [1] ; évolutions en %

	Niveau 2020	Évolutions annuelles			
		2018	2019	2020	2020/2015
Total Métropole	**52 015**	**5,2**	**4,2**	**- 70,2**	**- 18,6**
Métropole - métropole	11 562	2,4	2,1	- 56,8	- 13,6
dont Paris - province	6 741	- 1,7	- 0,2	- 58,6	- 16,2
dont province - province	4 822	9,9	6,0	- 53,9	- 9,1
Métropole - international	37 816	5,6	4,6	- 73,5	- 20,3
dont Paris - international	23 660	4,7	3,0	- 72,8	- 20,7
dont province - international	14 150	7,1	7,2	- 74,6	- 19,7
Métropole - outre-mer	2 637	10,3	4,0	- 45,7	- 7,2
Total Outre-mer	**4 786**	**5,4**	**4,1**	**- 52,5**	**- 10,5**
Outre-mer - métropole	2 637	10,3	4,0	- 45,7	- 7,2
Outre-mer - international	767	0,7	4,1	- 71,9	- 19,7
Outre-mer - outre-mer	1 383	1,8	4,1	- 44,3	- 8,8
Total France (2)	**54 165**	**5,1**	**4,2**	**- 69,8**	**- 18,4**

(1) Les flux sont évalués sans double compte : un passager Bordeaux-Lyon est compté une seule fois dans le trafic province-province.
(2) Le total France ne correspond pas à la somme des totaux « Métropole » et « outre-mer » ; le trafic « Métropole–outre-mer » est compté une seule fois dans le total.
***Source :** DGAC, mai 2021*

LA FRÉQUENTATION DES AÉROPORTS DIMINUE FORTEMENT

En lien avec la décroissance du trafic aérien, le nombre de passagers embarqués ou débarqués dans les aéroports de France métropolitaine chute de 68,4 % en 2020. La fréquentation des aéroports de Paris est en baisse de 69,4 %, (- 70,8 % pour Paris-Charles de Gaulle et - 66,1 % pour Paris-Orly). La fréquentation des aéroports de province connaît une tendance identique, avec une chute de 67,2 %, en lien avec les liaisons transversales (- 53,9 %) et internationales (- 74,6 %). Les aéroports des outre-mer tels ceux de la Guadeloupe (- 48,6 %) et de la Martinique (- 49,6 %) sont les moins impactés, compte-tenu du maintien de nombreux vols entre la France métropolitaine et les territoires d'outre-mer.

F5. Le transport maritime de voyageurs plonge avec la crise sanitaire

10,9 millions de passagers ont été enregistrés en 2020 dans les principaux ports maritimes français : 5,0 millions en Manche et mer du Nord, 4,8 millions en Méditerranée et 1,1 million pour les Outre-mer. En raison de la crise sanitaire, le trafic de passagers connaît une très forte baisse (- 60,3 %) accentuant la tendance générale observée depuis 2015. Cette forte diminution concerne à la fois la Manche et la mer du Nord (- 65,1 %), la Méditerranée (- 56,8 %) ainsi que les outre-mer (- 44,5 %) même s'ils semblent un peu moins touchés. L'activité de croisière est la plus affectée avec un trafic quasi nul en Manche et mer du Nord (5 milliers de croisiéristes en 2020 contre 468 en 2019) et un nombre de croisiéristes réduit au vingtième en Méditerranée. La réduction du trafic des outre-mer, de 42,9 %, est comparativement plus limitée. La part du pavillon français dans les principaux ports du transport de passagers en métropole se maintient dans une fourchette de 25 à 30 %.

Figure F5-1 **Nombre de passagers dans les principaux ports français**
Nombre de passagers en milliers ; parts de croisiéristes et évolutions en %

	Niveau 2020	Part des croisiéristes 2020	Évolution 2020/2019	Évolution 2020/2015
Manche et mer du Nord (8 ports)	**4 997**	**0,1**	**- 65,1**	**- 21,5**
Calais	3 269	0,0	- 61,4	- 19,7
Dunkerque	1 077	0,0	- 54,0	- 19,6
Caen	299	0,0	- 66,9	- 21,3
St-Malo	94	0,2	- 87,2	- 35,9
Cherbourg	101	0,0	- 85,5	- 30,1
Le Havre	24	18,6	- 95,1	- 42,2
Roscoff	0	-	- 100,0	- 100,0
Dieppe	133	0,0	- 56,9	- 20,2
Méditerranée (9 ports)	**4 808**	**3,5**	**- 56,8**	**- 14,5**
Bastia	1 139	0,6	- 46,1	- 11,4
Toulon	1 137	1,1	- 40,3	- 7,0
Marseille	744	17,2	- 76,1	- 21,8
Ajaccio	655	1,9	- 50,6	- 13,0
Cannes	528	0,0	- 54,4	- 12,1
Nice	227	2,4	- 65,2	- 23,9
L'Ile-Rousse	213	0,0	- 36,7	- 13,1
Bonifacio	84	2,5	- 71,5	- 29,1
Sète	80	0,0	- 64,9	- 12,5
Outre-mer	**1 068**	**42,3**	**- 44,5**	**- 7,1**
Ensemble des ports français (y c outre-mer)	**10 873**	**5,7**	**- 60,3**	**- 17,7**

(1) Les croisiéristes en excursion ne sont comptés qu'en entrée au moment du débarquement.
Source : *SDES*

Figure F5-2 **Origines-destinations des passagers des principaux ports (hors croisiéristes et sans doubles comptes)**
Nombre de passagers en milliers ; évolution en %

	2019	2020	Évolution 2019/2020
Manche et mer du Nord (8 ports)	**13 489**	**4 871**	**- 63,9**
dont Grande-Bretagne	13 162	4 834	- 63,3
dont Douvres	*10 808*	*4 347*	*- 59,8*
dont Portsmouth	*1 415*	*326*	*- 77,0*
Méditerranée (9 ports)	**4 838**	**2 590**	**- 46,5**
dont métropole-Corse (*)	2 302	1 650	- 28,3
dont Italie	1 834	729	- 60,3
dont Maghreb (Maroc, Algérie, Tunisie)	626	168	- 73,2

Lecture : en 2020, 4 347 milliers de passagers viennent ou se rendent à Douvres via un port français de la Manche-mer du Nord.
(*) Prise en compte des quatre plus grands ports de Corse en termes de passagers : Ajaccio, Bonifacio, l'Île-Rousse, Bastia
Source : *SDES*

Avec 10,2 millions de passagers en 2020, le trafic hors croisière représente 94 % du total du trafic maritime de voyageurs. Calais, premier port français de passagers, atteint un niveau historiquement bas en passant sous la barre des 4 millions de passagers avec un recul de 61,4 %. En moyenne annuelle entre 2015 et 2020, le trafic à Calais diminue de 19,7 %. Avec Dunkerque (- 54 % en 2020), ces deux ports concentrent 87 % du trafic sur la façade Manche-mer du Nord (après 78,1 % en 2019). Sur la façade méditerranéenne, c'est le port de Bonifacio qui connaît la plus forte baisse de son trafic total (- 71,5%) *(figure F5-1)*.

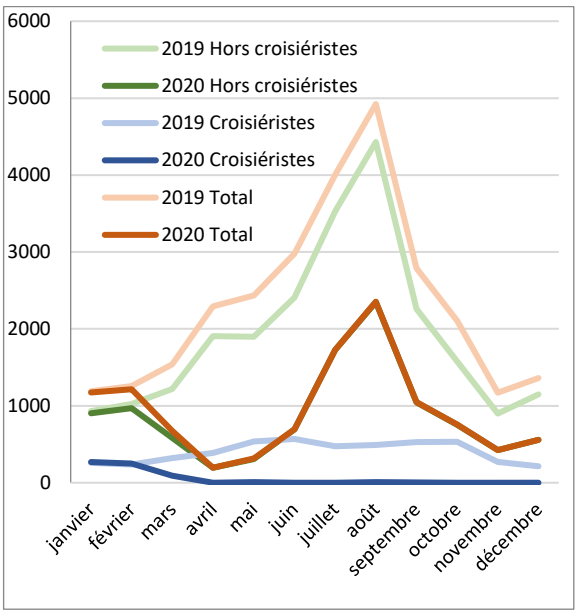
Le trafic transmanche reste très largement dominé par les échanges avec la Grande-Bretagne (99 % en 2020) tandis que sur la façade méditerranéenne, le trafic de passagers hors croisières résulte principalement des échanges avec la Corse (63,7 % en 2020) *(figure F5-2)*. Le trafic hors croisières transmanche et celui de la Méditerranée sont tous deux très impactés par la crise sanitaire avec des baisses de 63,9 % et 46,5 % respectivement *(figure F5-2)*. Le trafic entre la Corse et le continent semble relativement moins affecté avec une diminution, comparativement plus modérée, de 28,3 % *(figure F5-2)*.

Avec 0,2 million de passagers en 2020, l'activité de croisières en métropole en 2020 est quasi inexistante (nulle à partir d'avril 2020), inférieure de moitié à celle en outre-mer (0,4 million de passagers). Dans ces conditions exceptionnelles, les outre-mer réalisent ainsi 72 % du trafic de croisières en France en 2020 contre 18 % en 2019.

Suite au premier confinement de mars 2020, le trafic de croisiéristes est devenu inexistant et n'a pas repris sur le reste de l'année. Le trafic hors croisiéristes a également été impacté par le premier confinement mais a connu un rebond en juin 2020. Malgré cela son niveau reste bien inférieur à celui de 2019 *(figure F5-3)*.

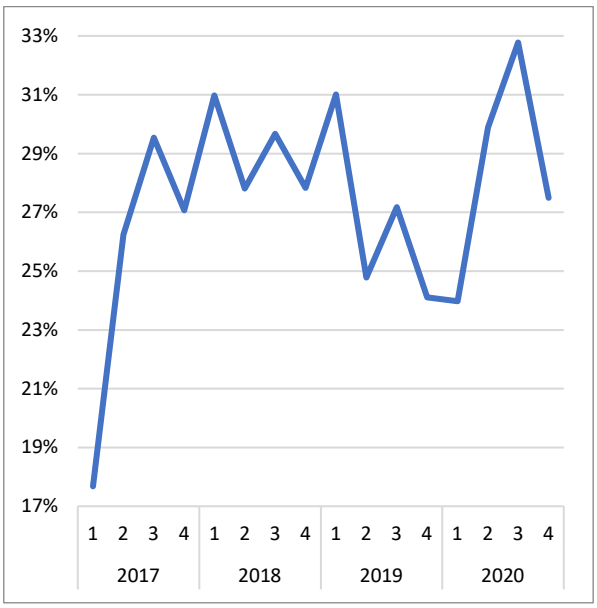
La part du pavillon français depuis le deuxième trimestre 2020 se maintient aux environs de 25 à 30 % *(figure F5-4)*.

Figure F5-3 T**rafic mensuel de passagers enregistré par les principaux ports français en 2019 et 2020**
Nombre de passagers en milliers



Source : *SDES*

Figure F5-4 **Part du pavillon français dans les principaux ports du trafic de passagers**
En %



Périmètre : ports dont le trafic de passagers en 2019 était supérieur à 200 000 hors ports d'outre-mer, Sète, Bonifacio, Porto-Vecchio, Toulon, Nice
Source : *SDES*

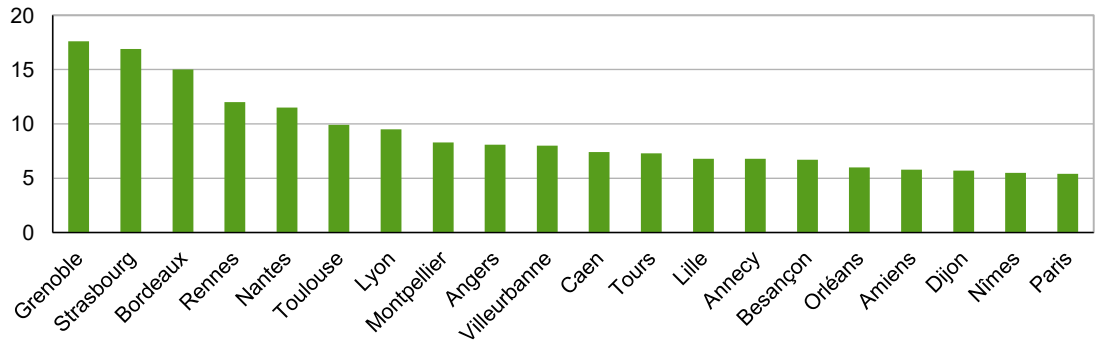
F6. La mobilité à vélo gagne du terrain

Début 2020, parmi les actifs se rendant sur leur lieu de travail, 2,9 % y vont à vélo ; cette part est en légère progression par rapport à 2019 (2,5 %). Les ventes de vélos à assistance électrique (VAE) continuent nettement de progresser. La crise sanitaire a profondément bouleversé le quotidien des Français, et leurs habitudes de déplacement.

LE VÉLO PLUS FRÉQUEMMENT UTILISÉ PAR LES HABITANTS DES CENTRES DES GRANDS PÔLES URBAINS

Début 2020[3], à la veille de la crise sanitaire, 2,9 % des actifs se déplaçant pour travailler (un peu plus de 719 000 personnes) y allaient principalement à vélo (personnes de 15 à 74 ans ayant un emploi ou en apprentissage, en France métropolitaine)[4]. Cette part augmente légèrement par rapport à 2019 (2,5 %). L'utilisation du vélo est plus importante dans les villes-centres des grands pôles urbains. Parmi les communes de 100 000 habitants ou plus, Grenoble prend la première place des villes où le vélo est le plus utilisé *(figure F6-1)*, devant Strasbourg (respectivement 21,6 % et 20,6 % des actifs en 2020 contre respectivement 18,4 % et 17,7 % en 2019). Les cadres recourent plus souvent au vélo (5,5 %). L'usage du vélo concerne davantage les hommes que les femmes (3,4 % contre 2,3 %). L'utilisation du vélo varie peu selon l'âge, avec toutefois une part d'utilisateurs plus importante dans les classes d'âge les plus jeunes (3,8 % chez les 15-19 ans, 3,4 % chez les 25-29 et les 30-34 ans).

Figure F6-1 **Taux de recours au vélo des actifs (se déplaçant pour travailler) dans les 20 communes où il est le plus élevé**
En %



Champ : personnes de 15 à 24 ans ayant un emploi ou en apprentissage, se déplaçant pour travailler et habitant dans une commune de plus de 100 000 habitants.
Source : *Enquête annuelle de recensement 2020 (conduite en janvier-février), Insee*

[3] Ces données sont estimées à partir de l'enquête annuelle de recensement de l'Insee qui est conduite chaque année entre janvier et février. Les chiffrages présentés dans ce paragraphe mesurent donc une situation pré-crise sanitaire.
[4] L'indicateur, la part des actifs en emploi utilisant principalement le vélo pour se rendre sur leur lieu de travail, est légèrement différent de celui présenté dans les éditions précédentes du bilan annuel des transports, qui rapportait les actifs en emploi se rendant à vélo sur leur lieu de travail à l'ensemble des actifs en emploi, y compris ceux exerçant à leur domicile. Ainsi en 2019, 2,5 % des actifs se déplaçant pour aller travailler y vont principalement à vélo, tandis que la part des actifs en emploi se rendant sur leur lieu de travail principalement à vélo est de 2,4 %.

LA PRATIQUE DU VÉLO EN HAUSSE PENDANT LA CRISE SANITAIRE

La crise du Covid-19 a fortement modifié le comportement de la population. L'usage du vélo a bondi en 2020, avec une hausse de 10 % du nombre de passages enregistrés[5] (chiffre provisoire). Si l'on prend en compte l'année 2020 hors période de confinement et la même période en 2019, l'augmentation est de 27 %. Une des premières explications de cet essor est la volonté des personnes de réduire leur usage des transports en commun en période de pandémie. De plus, plusieurs mesures ont permis de développer davantage l'usage du vélo. Le « coup de pouce vélo » de l'État mis en place pendant le déconfinement en mai 2020 a permis de financer la réparation de près de 1,2 million de vélos. En 2020, 640 km d'aménagements cyclables de transition ont été mis en service dans le but de fluidifier la circulation urbaine, de décongestionner les transports publics, de favoriser le respect des distances de sécurité et d'encourager un mode de transport décarboné.

LES VENTES DE VÉLOS À ASSISTANCE ÉLECTRIQUE SONT EN HAUSSE AU COURS DE L'ANNÉE

Le chiffre d'affaires du marché du vélo progresse tout au long de l'année 2020 (+ 25 % entre 2019 et 2020), les ventes en volume étant en augmentation pour la première fois depuis deux ans (- 3,6 % en 2018, - 2,0 % en 2019 et + 1,7 % en 2020). Parmi les 2,7 millions de vélos vendus en 2020 près de 515 000 (soit + 29 % entre 2019 et 2020) sont des (VAE). Avec un prix moyen en augmentation de 21 % (2 079 € en 2020), ils représentent 19 % des ventes en volume et 56 % en valeur. Si les VAE de ville sont toujours largement plébiscités pour les déplacements quotidiens des Français (40 % des VAE vendus), les VAE à usage sportif sont en plein essor (+ 46 % de progression en volume par rapport à 2019) (source : Observatoire du cycle).

Au 1er janvier 2021, le schéma national des véloroutes est réalisé à 74 % avec 1 241 nouveaux kilomètres réalisés en 2020 : 18 848 kilomètres du schéma national vélo sont ouverts sur les 25 587 km inscrits pour 2030. Élément incontournable du Plan vélo, le schéma national des véloroutes permet, en mobilisant les collectivités fédérées au sein de Vélo & Territoires[6], de soutenir l'ambition d'atteindre 12 % de part modale vélo d'ici 2030. Il s'agit de constituer un réseau de grands itinéraires cyclables nationaux afin de développer et promouvoir la mobilité quotidienne et la pratique touristique du vélo. Ainsi, les collectivités locales développent le réseau des itinéraires qui empruntent des voies vertes ou des routes à faible trafic (*source : Vélo & Territoires*).

[5] Cette analyse repose sur un échantillon national de 182 compteurs représentatifs de l'ensemble des compteurs partagés avec la plateforme nationale des fréquentations (PNF). La plateforme nationale des fréquentations est un dispositif technique animé par Vélo & Territoires qui permet de mutualiser, d'agréger et de communiquer sur des données de comptages vélo au niveau national sur la base de données collectées au niveau local. Les compteurs se situent un peu partout sur le territoire français, ce sont des outils automatiques qui comptent le nombre de passages à vélo devant eux.

[6] Le réseau de Vélo & Territoires rassemble les collectivités mobilisées pour le développement du vélo en France (régions, départements, intercommunalités, agglomérations, métropoles, EPCI, communes).