

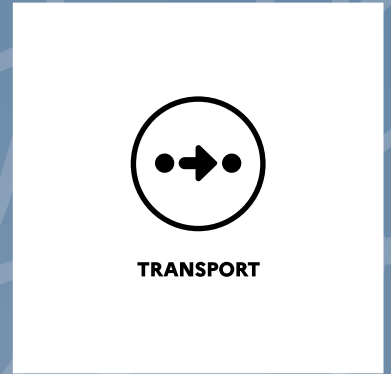


MINISTÈRE
DE LA TRANSITION
ÉCOLOGIQUE

*Liberté
Égalité
Fraternité*

D

A



T

A

L

A

B

Bilan annuel des transports en 2019 : le transport de voyageurs

NOVEMBRE 2020



Le transport de voyageurs

— En 2019, le transport intérieur de voyageurs est en légère croissance : 988 milliards de voyageurs-kilomètres ont été réalisés, soit une évolution de + 0,2 % par rapport à 2018. Cette hausse est principalement portée par le transport collectif (+ 2,7 %) et en particulier par la reprise du transport ferroviaire (+ 5,1 %). Le transport par métro diminuant de 2,2 %, les transports ferrés augmentent au total de 4,3 %. Le transport collectif urbain et le transport aérien en métropole continuent leur progression (respectivement + 1,0 % et + 2,0 % en 2019). Le transport individuel est en léger repli et les transports collectifs routiers (autocars, autobus et tramways) sont quasi stables (- 0,1 %). Enfin, mesuré en nombre de passagers, le trafic maritime repart à la baisse (- 5,5 %). Le transport individuel en véhicules particuliers est le moyen de transport le plus utilisé (80,8 % des voyageurs-kilomètres) même si sa part modale diminue de 0,5 point en faveur du transport ferré (11,4%). Les parts sont stables pour le transport en autobus, autocars et tramways (6,2 %) et le transport aérien (1,6 %).

Contributeurs :

Marie-Flavie Brasseur
Hélène Ly
Pierre Greffet



F1. Synthèse : le transport intérieur de voyageurs croît légèrement en 2019

En 2019, le transport intérieur de voyageurs croît de 0,2 % (en voyageurs-kilomètres), à un rythme un peu plus lent que sa moyenne annuelle depuis 2014 (+ 0,6 %). Cette hausse est principalement due au transport ferré qui renoue avec la croissance après les grèves du deuxième trimestre 2018 et malgré celles de décembre 2019. Le transport aérien augmente de nouveau (+ 2,0 %), tandis que le transport collectif routier est quasi stable (- 0,1 %), et que celui en véhicules particuliers décroît légèrement (- 0,3 %).

Au total, l'activité du transport de voyageurs représente 988,2 milliards de voyageurs-kilomètres en 2019. Les parts des différents modes de transport, exprimées en voyageurs-kilomètres, varient légèrement. Le transport intérieur de voyageurs est largement dominé par le transport individuel en véhicules particuliers (80,8 %). Sa part modale diminue de 0,5 point en 2019 par rapport à 2018 au bénéfice des transports ferrés. Les transports ferrés représentent 11,4 % des voyageurs-kilomètres, davantage que les transports collectifs routiers (6,2 %). La part du transport aérien dans le transport intérieur de voyageurs reste marginale (1,6 %). Ces parts modales ne prennent pas en compte le transport maritime, le transport à vélo, la marche.

Figure F1-1 Transport intérieur de voyageurs par mode en 2019

Parts modales en % des voyageurs-kilomètres

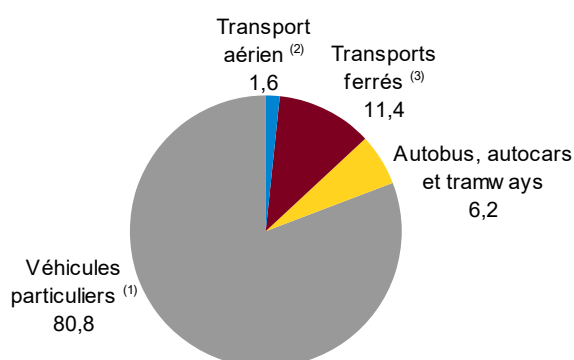
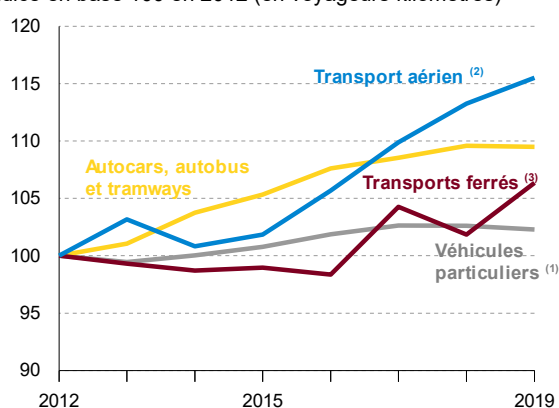


Figure F1-2 Évolution du transport intérieur de voyageurs par mode (4)

Indice en base 100 en 2012 (en voyageurs-kilomètres)



(1) Y compris véhicules immatriculés à l'étranger et deux-roues motorisés.

(2) Vols intérieurs à la métropole uniquement.

(3) Trains, RER et métros.

(4) Révision des niveaux de voyageurs-kilomètres en véhicules particuliers et en autocars (voir partie G).

Champ : France métropolitaine.

Sources : SDES, d'après le bilan de la circulation ; ART ; ensemble des opérateurs ferroviaires ; Île-de-France Mobilités-Omnil ; enquêtes annuelles sur les transports collectifs urbains (DGITM, Cerema, Gart, UTP, CGDD) ; UTP.

LE TRANSPORT INDIVIDUEL DIMINUE LÉGÈREMENT

Le nombre de voyageurs-kilomètres réalisés en véhicules particuliers (y compris étrangers) est de 798,7 milliards en 2019. Le transport individuel est en légère baisse (- 0,3 %) en 2019 par rapport à 2018, ralentissant légèrement sa croissance annuelle moyenne observée depuis 2014 (+ 0,4 % entre 2014 et 2019, contre + 0,6 % entre 2013 et 2018).

Les niveaux de voyageurs-kilomètres par route (véhicules particuliers et autocars) ont été révisés suite au rebasement des données du bilan de la circulation, de 2012 à 2019. Pour le transport individuel, cela conduit à une hausse du nombre de voyageurs-kilomètres. Pour plus d'informations, se référer à l'annexe méthodologique de la partie G.

LE TRANSPORT COLLECTIF INTÉRIEUR EN HAUSSE

Le transport collectif croît de 2,7 %, à un rythme plus rapide que sa moyenne annuelle depuis 2014 (+ 1,5 %). Alors que les transports ferrés et aériens s'accroissent, le transport routier est quasi stable (- 0,1 %).

le transport de voyageurs en 2019

Les 102,1 milliards de voyageurs-kilomètres effectués en transport ferroviaire représentent 53,9 % du transport collectif. Il reste le mode de transport collectif privilégié pour les déplacements et il repart à la hausse en 2019 (+ 5,1 %) malgré le mouvement interprofessionnel initié en décembre 2019. Ce regain d'activité est porté par tous les types de trains — à grande vitesse (+ 5,6 %), TER (+ 10,6 %), trains et RER d'Île-de-France (+ 1,3 %) — exceptés les trains interurbains (- 1,3 %).

Au 1^{er} janvier 2019, deux lignes Intercités ont été transférées aux régions et sont devenues des lignes TER, ce qui accentue la baisse du nombre de voyageurs-kilomètres des Intercités et accroît en partie l'activité des TER malgré les grèves du dernier trimestre.

Avec 60,7 milliards de voyageurs-kilomètres, les transports collectifs routiers (autobus, autocars et tramways) représentent 32,0 % du transport collectif intérieur en 2019, soit 0,9 point de moins qu'en 2018. Le transport occasionnel en autocars étrangers renoue avec la croissance (+ 2,0 % en 2019 contre - 3,7 % en 2018). Le transport interurbain régulier librement organisé (dit autocars « Macron ») augmente de 8,1 % en 2019 après deux années de fortes hausses (+ 10,5 % en 2017 et + 17,7 % en 2018). En 2019, 10,3 millions de passagers ont voyagé dans ces autocars, et ce secteur a atteint un niveau de 2,9 milliards de voyageurs-kilomètres.

Figure F1-3 Transports intérieurs de voyageurs

Niveau en milliards de voyageurs-kilomètres, évolutions annuelles en %

	Niveau 2019	Évolutions annuelles			
		2017	2018	2019	2019/2014
Transport individuel en véhicules particuliers	798,7	0,8	0,0	-0,3	0,4
Transports collectifs	189,5	4,1	-0,8	2,7	1,5
Transports routiers	60,7	0,8	1,0	-0,1	1,1
Autocars ⁽¹⁾	45,0	-0,2	0,7	-1,1	0,5
Dont autocars « Macron »	2,9	10,5	17,7	8,1	-
Dont occasionnel en autocars étrangers	6,7	-8,0	-3,7	2,0	-2,0
Autobus et tramways	15,7	4,2	1,9	2,8	2,7
Île-de-France	6,9	2,9	1,0	3,4	2,8
Hors Île-de-France	8,8	5,2	2,6	2,3	2,7
Transports ferrés	112,6	6,0	-2,3	4,3	1,5
Transport ferroviaire	102,1	6,5	-3,0	5,1	1,6
Trains à grande vitesse	61,9	8,9	-1,8	5,6	2,4
Trains interurbains (dont « TET ») ⁽²⁾	5,5	3,0	-23,4	-1,3	-6,6
Trains sous convention des conseils régionaux ⁽³⁾	15,2	5,0	0,5	10,6	2,5
Trains et RER d'Île-de-France	19,5	1,9	-1,6	1,3	1,2
Métros	10,6	1,4	4,2	-2,2	0,7
Île-de-France	7,8	1,3	3,7	-3,8	0,2
Hors Île-de-France	2,8	1,7	5,5	2,6	2,1
Transports aériens ⁽⁴⁾	16,2	4,0	3,1	2,0	2,8
Ensemble	988,2	1,4	-0,2	0,2	0,6

(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 ; Enquête annuelle sur les transports collectifs urbains (DGITM, Cerema, Gart, UTP, CGDD) ; UTP ; DGAC

le transport de voyageurs en 2019

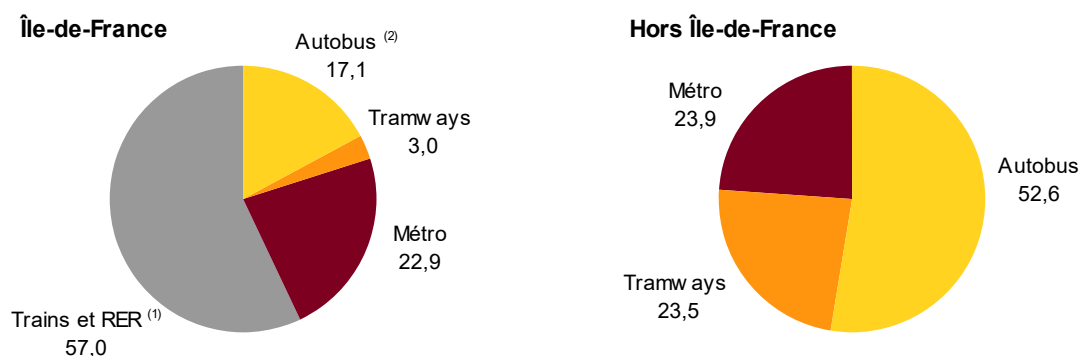
LE TRANSPORT COLLECTIF URBAIN PROGRESSE MODÉRÉMENT

Le transport collectif urbain (TCU) regroupe les autobus, les tramways, les métros et, en Île-de-France, les trains et RER¹. Parmi les 45,7 milliards de voyageurs-kilomètres réalisés en TCU, 75 % ont été réalisés en Île-de-France et 25 % en province. Les parts de chaque mode de transport restent stables. En Île-de-France, les trains et RER constituent le trafic de voyageurs le plus important. En province, le mode de transport collectif urbain privilégié est l'autobus, suivi à parts égales du métro et du tramway.

Pour la troisième année consécutive, les TCU de province progressent plus vite que ceux d'Île-de-France (respectivement + 2,4 % et + 0,5 %). En province, le trafic augmente pour tous les types de transport. En Île-de-France, les évolutions sont contrastées : la fréquentation des bus baisse à Paris (- 7,3 %) et en petite couronne (- 1,5 %), tandis qu'elle augmente en grande couronne (+ 7,7 %).

Figure F1-4 Répartition des réseaux de transport collectif urbain en 2019

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 2017 (DGITM, Cerema, Gart, UTP, CGDD)

En 2017 (dernières données disponibles), 71 % de la population française métropolitaine réside dans un ressort territorial des autorités organisatrices de la mobilité (RTAOM)² en province, à l'intérieur duquel est organisé un réseau de TCU. La couverture du territoire et de la population par des RTAOM n'a cessé de s'accroître depuis leur création, soit par l'inclusion de nouvelles communes dans leur périmètre, soit par la création de nouveaux RTAOM, d'où une augmentation continue du nombre de voyageurs-kilomètres réalisés en province entre 2000 et 2019 : + 100,1 % pour les métros, + 62,4 % pour les bus et tramways.

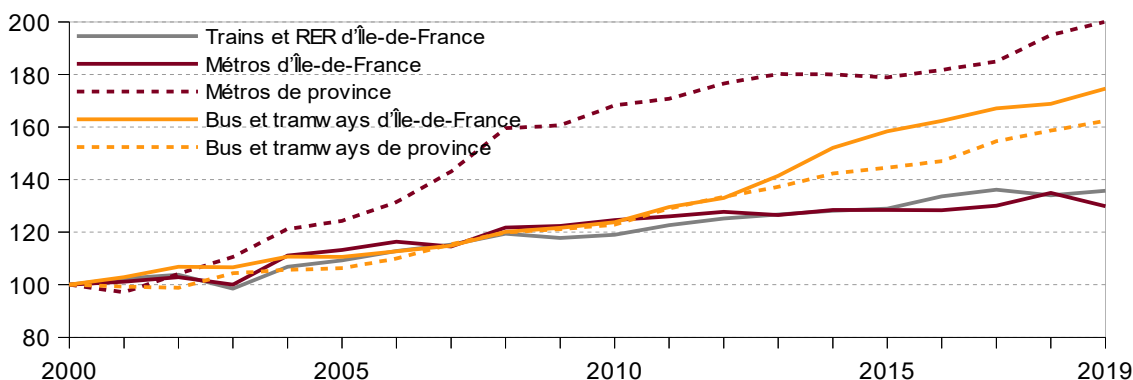
¹ Compte tenu de cette spécificité, les TCU d'Île-de-France sont difficilement comparables à ceux de province.

² Depuis décembre 2016, la loi NOTRe a redéfini les services de transports urbains hors Île-de-France : la notion de périmètre de transport urbain (PTU) est remplacée par celle de « ressort territorial des autorités organisatrices de la mobilité » (RTAOM).

le transport de voyageurs en 2019

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, Enquête annuelle sur les transports collectifs urbains (DGITM, Cerema, Gart, UTP, CGDD) ; UTP

LE TRANSPORT AÉRIEN POURSUIT SA CROISSANCE

Le transport intérieur aérien continue de s'accroître : + 2,0 % de voyageurs-kilomètres en 2019, mais à un rythme inférieur à sa tendance annuelle depuis 5 ans (+ 2,8 %). Cette augmentation est portée par le trafic sur les lignes transversales (province-province) : + 6,0 % (en nombre de passagers) alors que les lignes radiales (Paris-province) diminuent légèrement (- 0,2 %). L'installation de compagnies à bas prix dans des aéroports de province favorise l'expansion du transport aérien.

LE TRANSPORT MARITIME DÉCROÎT

Avec 27,4 millions de passagers enregistrés dans les principaux ports français en 2019, le transport maritime décroît de 5,5 % par rapport à 2018 (29,0 millions de passagers). Cette diminution est observée à la fois en France métropolitaine (- 5,6 %) et dans les outre-mer (- 4,0 %). Le trafic est à la baisse pour la façade Manche-mer du Nord, à la fois pour le trafic de passagers hors croisières et pour celui des croisiéristes. Le trafic pour la façade de la Méditerranée diminue également, la hausse du trafic de croisiéristes ne permettant pas de compenser la baisse du trafic hors croisières.

La quasi-totalité du trafic trans-Manche concerne les échanges avec la Grande-Bretagne. Sur la façade méditerranéenne, plus de 50 % du trafic concerne les échanges avec la Corse.

La voie maritime représente 31,5 % des liaisons vers la Grande-Bretagne, derrière le ferroviaire (48,3 %) mais devant l'aérien (20,2 %). En revanche pour les liaisons avec la Corse, la voie maritime (41,3 %) est au second plan, derrière l'aérien (58,7 %). Le nombre de passagers aériens entre la Corse et le continent est quasi stable en 2019 (+ 0,1 %), alors que le trafic maritime décroît fortement (- 6,9 %).

Figure F1-6 Transport maritime : passagers débarqués dans les principaux ports français

Niveau en milliers de passagers, évolutions en %

	Niveau 2019			Évolution annuelle 2019/2018		
	hors croisières	croisières	ensemble	hors croisières	croisières	ensemble
Métropole	21 774	3 679	25 453	-7,1	4,8	-5,6
Mer du Nord et Manche	13 850	468	14 318	-8,2	-8,2	-8,2
Méditerranée	7 924	3 211	11 135	-5,3	7,0	-2,0
Outre-Mer	1 133	792	1 925	5,4	-14,8	-4,0
Ensemble des ports français	22 907	4 471	27 378	-6,6	0,7	-5,5

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

F2. Le transport collectif urbain

Avec 45,7 milliards de voyageurs-kilomètres transportés en 2019, le transport collectif urbain représente 24,1 % du transport collectif. Il progresse de 1,0 % en voyageurs-kilomètres. La croissance du transport collectif urbain est soutenue sur les réseaux de province (+ 2,4 %) tandis qu'elle progresse légèrement sur ceux d'Île-de-France (+ 0,5 %).

LE TRAFIC EN ÎLE-DE-FRANCE CROÎT SUR LES RÉSEAUX DE SURFACE (BUS ET TRAMWAYS)

En 2019, 34,1 milliards de voyageurs-kilomètres sont réalisés en Île-de-France, soit une hausse de 0,5 % par rapport à 2018. En 2019, les transports en commun d'Île-de-France ont été affectés par les manifestations de gilets jaunes au premier trimestre, les travaux d'été et les mouvements sociaux de fin d'année. Pour les métros, le nombre de voyageurs-kilomètres diminue de 3,8 % alors que celui des trains et RER augmente de 1,3 %. Le report du trafic de voyageurs utilisant les métros pendant la grève interprofessionnelle de décembre peut expliquer en partie cette hausse pour les trains et RER mais également pour les tramways dont le trafic croît de 8,7 % en 2019. Le transport par bus croît de 2,5 % avec une situation très contrastée selon les zones : le trafic baisse à Paris (- 7,3 %) et en petite couronne (- 1,5 %), mais augmente en grande couronne (+ 7,7 %) et pour les Noctiliens (+ 6,0 %). En 2019, 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 surface : elle est de 79,9 % pour les modes ferrés (57,0 % en trains et RER, 22,9 % en métros), de 3,0 % pour les tramways et de 17,1 % pour les bus.

Figure F2-1 Évolution du transport collectif urbain

Niveau en millions de voyageurs-kilomètres, évolution en %

	Niveau 2019	Évolutions annuelles			
		2017	2018	2019	2019/ 2014
Île-de-France	34 148	2,0	0,1	0,5	1,2
Modes ferrés	27 282	1,8	-0,1	-0,2	0,9
<i>Trains et RER</i> ⁽¹⁾⁽²⁾	19 479	1,9	-1,6	1,3	1,2
<i>Métros</i>	7 803	1,3	3,7	-3,8	0,2
Tramways	1 014	2,8	-0,6	8,7	6,4
Bus	5 852	2,9	1,3	2,5	2,2
<i>Paris</i> ⁽³⁾	698	1,6	-5,0	-7,3	-0,7
<i>Petite couronne</i> ⁽³⁾	1 939	1,1	0,9	-1,5	-0,4
<i>Grande couronne</i> ⁽⁴⁾	3 103	4,5	2,8	7,7	3,9
<i>Noctiliens</i> ⁽³⁾⁽⁵⁾	112	8,7	20,9	6,0	-
Province ⁽⁶⁾	11 545	4,3	3,3	2,4	2,5
Métros ⁽⁶⁾	2 760	1,7	5,5	2,6	2,1
Tramways et bus ⁽⁶⁾	8 785	5,2	2,6	2,3	2,7
Ensemble TCU	45 693	2,5	0,9	1,0	1,6

(1) Données réropolées 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 réropolées de 2000 à 2017, suite à un changement de méthode de calcul de l'Omnibus en 2019.

(4) Données réropolées de 2000 à 2018, suite à un changement de méthode de calcul de l'Omnibus en 2020.

(5) Noctiliens RATP et SNCF.

(6) Les niveaux 2018 et 2019 sont estimés par le SDES à partir des indicateurs de conjoncture de l'UTP.

Sources : SDES, d'après Île-de-France Mobilités-Omnibus ; enquêtes annuelles transport collectif urbain (DGITM, Cerema, Gart, UTP, CGDD) ; UTP

le transport de voyageurs en 2019

EN PROVINCE, UNE AUGMENTATION DE 2,4 % EN 2019

En 2019, le transport collectif urbain de province continue de croître (+ 2,4 %). La croissance du transport par métro ralentit (+ 2,6 % en 2019 contre + 5,5 % en 2018). Le tramway et le bus progressent eux aussi (+ 2,3 %).

De 2016 à 2017, les évolutions en nombre total de voyages sont en partie dues à un changement de périmètre des surfaces des ressorts territoriaux des autorités organisatrices de la mobilité (RTAOM) en lien avec l'achèvement de la carte des intercommunalités : ainsi ils augmentent de 8,0 % dans les agglomérations de plus de 250 000 habitants, de 3,5 % dans celles de 100 000 à 250 000 habitants et de 3,7 % dans les agglomérations de moins de 100 000 habitants.

L'OFFRE KILOMÉTRIQUE DE PROVINCE EST CONTRASTÉE

Les dernières données disponibles recensent 326 ressorts territoriaux des autorités organisatrices de la mobilité (RTAOM) de France métropolitaine (hors Île-de-France) au 1^{er} janvier 2017. Parmi ceux-ci, 268 ont pu être pris en compte dans le présent rapport (données absentes ou non exploitables pour les autres). Afin de comparer les évolutions des indicateurs de transport collectif urbain, les réseaux de ces 268 ressorts territoriaux ont été regroupés selon leur population totale et l'existence de transport collectif en site propre (TCSP) dit « lourd » (métro ou tramway). En 2017, il existe :

- 28 RTAOM de 100 000 habitants ou plus dotés d'un TCSP « lourd » ;
- 56 RTAOM de 100 000 habitants ou plus non dotés d'un TCSP « lourd » ;
- 84 RTAOM de 50 000 habitants à moins de 100 000 habitants ;
- 100 RTAOM de moins de 50 000 habitants.

L'offre kilométrique est d'autant plus élevée que les ressorts territoriaux sont peuplés :

- 36,9 véhicules-kilomètres/habitant dans les RTAOM de 100 000 habitants ou plus dotés d'un TCSP « lourd » ;
- 27,2 véhicules-kilomètres/habitant dans les RTAOM de 100 000 habitants ou plus non dotés d'un TCSP « lourd » ;
- 17,0 véhicules-kilomètres/habitant dans les RTAOM de 50 000 habitants à moins de 100 000 habitants ;
- 12,7 véhicules-kilomètres/habitant dans les RTAOM de moins de 50 000 habitants.

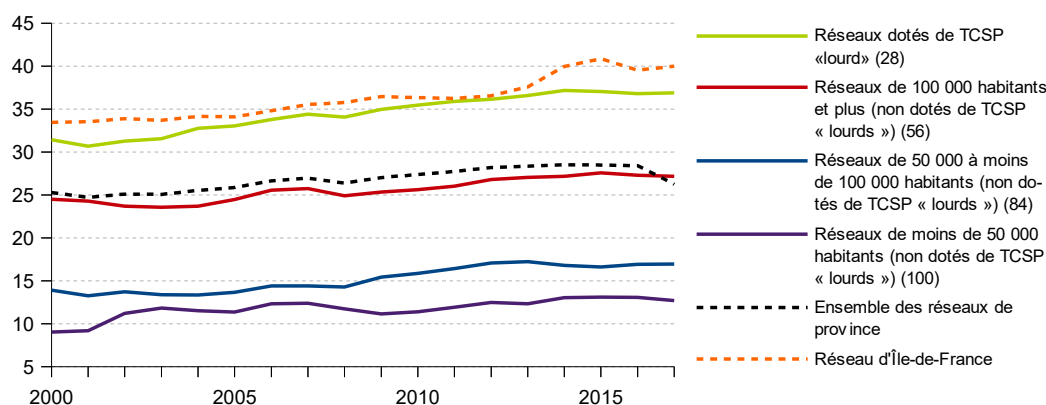
L'offre kilométrique à l'intérieur des 268 périmètres de transport urbain de province baisse de 5,8 % et atteint 26,3 véhicules-kilomètres par habitant en 2017. Cette diminution s'explique par l'élargissement des périmètres pris en compte qui englobent davantage de populations résidentes.

UNE OFFRE KILOMÉTRIQUE PLUS ÉLEVÉE EN ÎLE-DE-FRANCE

Aux 268 ressorts territoriaux de province s'ajoute le ressort territorial d'Île-de-France, qui correspond à la région administrative. Compte tenu de ses spécificités, l'offre de TCU en Île-de-France est difficilement comparable à celle de province. En effet, ce ressort territorial se distingue par la diversification des modes de transport puisqu'y circulent en zone urbaine des réseaux ferrés lourds, tels que les RER et transiliens qui n'ont pas d'équivalent dans les ressorts territoriaux de province. L'offre kilométrique y est de fait beaucoup plus élevée : 40 véhicules-kilomètres par habitant en 2017 (42 en 2018) contre 37 pour les 28 TCSP « lourds » en 2017.

Figure F2-2 Évolution de l'offre kilométrique de transport collectif urbain

Offre kilométrique annuelle du RTAOM, de 2000 à 2017, selon la taille des réseaux (en véhicules-kilomètres par habitant)



Champ : France métropolitaine.

Sources : enquêtes annuelles sur les transports collectifs urbains (DGITM, Cerema, Gart, UTP, CGDD) ; Île-de-France Mobilités-Omnibus pour le réseau d'Île-de-France

F3. Reprise du transport ferroviaire en 2019 en dépit des grèves de fin d'année

Avec 102,1 milliards de voyageurs-kilomètres transportés, le transport ferroviaire de voyageurs, hors navettes Eurotunnel, représente 53,9 % du transport collectif. Après une baisse en 2018, marquée par la grève perlée du deuxième trimestre, le transport ferroviaire repart à la hausse avec une augmentation de 5,1 % du trafic en 2019 malgré la grève entamée au mois de décembre.

LE TRANSPORT EN TRAIN À GRANDE VITESSE REPART À LA HAUSSE

Le trafic de voyageurs sur les trains à grande vitesse (TAGV) représente 60,6 % du transport ferroviaire de voyageurs (60,3 % en 2018). Le mouvement social interprofessionnel initié en décembre 2019 a un effet moins important que la grève perlée de 39 jours qui a marqué l'année 2018. En effet, après un recul en 2018, le transport par TAGV repart à la hausse en 2019 (+ 5,6 %) et atteint son plus haut niveau depuis 2000. Cela s'explique par le développement important des lignes à grande vitesse depuis 20 ans (+ 167 % de kilomètres de LGV entre 2000 et 2018), et plus récemment par la mise en place d'offres *low cost* par la SNCF. Entre 2014 et 2019, le nombre de voyageurs-kilomètres transportés en TAGV augmente en moyenne de 2,4 % par an.

LE TRAFIC DES TRAINS INTERURBAINS HORS TAGV DIMINUE

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 2019, il diminue (- 1,3 %) en raison du report des lignes interurbaines en faveur des lignes TER. Ce report est en lien avec les accords entre l'État et six régions pour la gestion de 15 lignes TET. En 2019, deux lignes supplémentaires de TET sont passées en TER.

LE TRANSPORT EN TER AUGMENTE FORTEMENT

En 2019, le transport en trains sous convention des conseils régionaux s'accroît fortement (+ 10,6 %) après une année 2018 stable. Il bénéficie notamment du report des voyageurs-kilomètres des trains TET aux TER.

Le 4^e 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.

LE TRAFIC FRANCILIEN DES TRAINS ET RER CROÎT LÉGÈREMENT

Avec 19,5 milliards de voyageurs-kilomètres transportés en 2019 (*fiche F2*), le trafic des trains et RER d'Île-de-France représente 19,1 % du transport ferroviaire et connaît une légère hausse en 2019 (+ 1,3 %).

Figure F3-1 Transport ferroviaire de voyageurs

Niveau en millions de voyageurs-kilomètres, évolution en %

	Niveau 2019	Évolutions annuelles			
		2017	2018	2019	2019/2014
Trains à grande vitesse ⁽¹⁾	61 890	8,9	-1,8	5,6	2,4
Trains interurbains (dont « TET ») ⁽¹⁾⁽²⁾	5 461	3,0	-23,4	-1,3	-6,6
Trains sous convention des conseils régionaux (dont « TER ») ⁽³⁾	15 221	5,0	0,5	10,6	2,5
Total hors RER et trains sous convention Île-de-France Mobilités	82 572	7,7	-3,3	6,0	1,7
Ensemble y compris RER et trains sous convention Île-de-France Mobilités ⁽⁴⁾	102 051	6,5	-3,0	5,1	1,6

(1) Y compris trains internationaux, hors navettes Eurotunnel.

(2) Sous convention avec l'État et non conventionnés, hors trains à grande vitesse.

(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-Omnibus

F4. Transport aérien : en hausse en 2019

En 2019, le transport aérien intra-métropole représente 8,5 % du transport collectif de voyageurs (en voyageurs-kilomètres). En nombre de passagers (26,8 millions), il augmente de 2,1 %. Le trafic entre la métropole et l'international, en hausse de 4,6 %, est le principal contributeur à la croissance du transport aérien total (+ 4,2 %). Le nombre de mouvements d'avion est en hausse de 2,5 %. La fréquentation des aéroports en métropole et outre-mer augmente de 3,9 %.

LE TRANSPORT EN MÉTROPOLE EST EN HAUSSE MODÉRÉE

En 2019, le nombre de passagers sur les vols intra-métropole croît pour la cinquième année consécutive (+ 2,1 %). Seul le trafic sur les liaisons radiales (Paris-province) décroît légèrement (- 0,2 %), tandis que celui sur les liaisons transversales progresse de 6,0 %. Ces dernières bénéficient toujours du développement de l'offre des compagnies à bas coût entre métropoles régionales et de l'absence de liaisons ferroviaires rapides sur certains trajets. Paris-Biarritz enregistre la plus grosse baisse en nombre de passagers (- 9,4 %), du fait de l'ouverture de la ligne à grande vitesse entre Paris et Bordeaux en juillet 2017.

LE TRANSPORT INTERNATIONAL RALENTIT

Avec 142,7 millions de passagers (79,5 % du trafic), le nombre de passagers de métropole sur les vols internationaux s'accroît de 4,6 %, mais sur un rythme moindre que celui de 2018 (+ 5,6 %). Les deux tiers des passagers voyagent en Europe : l'Espagne et le Royaume-Uni sont les principales destinations. Les liaisons de la métropole vers l'Amérique du Nord enregistrent la plus grande hausse en nombre de passagers (+ 7,0 %), avec une forte augmentation vers les États-Unis (+ 7,1 %). Les liaisons vers l'Asie ralentissent (+ 1,7 % en 2019 contre + 6,7 % en 2018), malgré la hausse du trafic vers la Chine (+ 8,3 %). Le trafic aérien avec l'Afrique croît de 5,3 %, poursuivant sa hausse de 2018 et 2017.

Figure F4-1 La demande de transport aérien en 2019

Niveau en milliers de passagers ⁽¹⁾ ; évolution en %

	Niveau 2019 (p)	Évolutions annuelles			
		2017 (p)	2018 (p)	2019 (p)	2019/2014 (p)
Total Métropole	174 350	6,2	5,2	4,2	4,4
Métropole	26 780	3,4	2,4	2,1	2,4
dont Paris-province	16 310	0,9	-1,7	-0,2	0,2
dont province-province	10 470	8,3	9,9	6,0	6,4
International	142 720	6,7	5,6	4,6	4,8
dont Paris-international	86 930	5,2	4,7	3,0	3,7
dont province-international	55 790	9,4	7,1	7,2	6,7
Outre-mer	4 850	5,6	10,3	4,0	4,9
Total Outre-mer	10 070	4,9	5,4	4,1	4,3
Métropole	4 850	5,6	10,3	4,0	4,9
International	2 730	5,8	0,7	4,1	4,4
Outre-mer	2 490	2,7	1,8	4,1	3,2
Total France (2)	179 560	6,1	5,1	4,2	4,4

(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.

p : provisoire

Source : DGAC, mai 2020

LA FRÉQUENTATION DES AÉROPORTS PROGRESSE

En lien avec la croissance du trafic aérien, le nombre de passagers embarqués ou débarqués dans les aéroports de France métropolitaine s'accroît de 3,9 % en 2019. La fréquentation des aéroports de Paris est globalement en hausse de + 2,5 %, (+ 5,5 % pour Paris-Charles de Gaulle et - 3,8 % pour Paris-Orly). La fréquentation des aéroports de province ralentit mais reste soutenue avec une hausse de 5,4 %, en lien avec les liaisons transversales (+ 6,0 %) et internationales (+ 7,2 %).

F5. Le transport maritime de voyageurs baisse en 2019

27,4 millions de passagers ont été enregistrés en 2019 dans les principaux ports maritimes français : 14,3 millions en Manche et mer du Nord, 11,1 millions en Méditerranée et 1,9 million pour les Outre-mer. Le trafic de passagers repart à la baisse (- 5,5 %), effaçant son léger rebond en 2018 (+ 2,3 %) après trois années de baisse consécutives. Ce repli concerne à la fois la Manche et la mer du Nord (- 8,2 %), la Méditerranée (- 2,0 %) et les Outre-mer (- 4,0 %). L'activité hors croisière est particulièrement touchée (- 6,6 %) notamment en France métropolitaine (- 7,1 %) non compensée par la hausse en Outre-mer (+ 5,4 %). Le nombre de croisiéristes stagne (+ 0,7 %) avec une hausse de fréquentation pour les ports de l'hexagone (+ 4,8 %) et une baisse sensible pour les outre-mer (- 14,8 %).

Avec 22,9 millions de passagers en 2019, le trafic hors croisière représente 84 % du total du trafic maritime de voyageurs. Calais, premier port français de passagers, passe sous la barre des neuf millions de voyageurs (8,5 millions) avec un recul de 7,0 %. Cette baisse des passagers hors croisière est liée à l'actualité du « Brexit » conjuguée à un taux de change de la livre défavorable. En moyenne annuelle entre 2014 et 2019, le trafic passager à Calais diminue de 4,6 %. Avec Dunkerque (-10,6% en 2019), ces deux ports concentrent 78,1 % du trafic hors croisière sur la façade Manche-mer du Nord. Sur la façade méditerranéenne, le nombre de passagers hors croisière de Toulon progresse sensiblement (+ 9,7 %).

Le trafic trans-Manche est dominé par les échanges avec la Grande-Bretagne (97,5 % en 2018) tandis que sur la façade méditerranéenne, le trafic de passagers hors croisières résulte principalement des échanges avec la Corse (52,6 % en 2018).

Avec 4,5 millions de passagers en 2019, l'activité de croisières se stabilise (+ 0,7 %). Cette activité qui poursuit sa progression en métropole (+ 4,8 %) est portée essentiellement par les ports de la façade méditerranéenne, notamment Marseille, où le nombre de croisiéristes continue d'augmenter (+ 8,1 %). Le trafic de croisières reste faible en Manche – mer du Nord avec 0,5 million de croisiéristes en 2019. Concentré sur le port du Havre (74,8 %), il diminue sensiblement (- 8,2 %). Les outre-mer enregistrent une nette diminution (- 14,8 %) mais l'activité de croisière y demeure toutefois très dynamique avec un taux de croissance annuel moyen de 10,6 % depuis 2014.

Figure F5-1 Nombre de passagers dans les principaux ports français

Nombre de passagers en milliers ; parts de croisiéristes et évolutions en %

	Niveau 2019	Part des croisiéristes 2019	Évolutions annuelles	
			2019	2019/2014
Manche et mer du Nord	14 318	3,3	-8,2	-3,6
dont Calais	8 478	0,0	-7,0	-4,6
dont Dunkerque	2 341	0,0	-10,6	-1,5
dont Caen	903	0,1	-2,2	-1,4
dont Le Havre	693	78,2	-10,1	-0,8
Méditerranée	11 135	28,8	-2,0	1,4
dont Marseille (1)	3 120	59,3	4,5	4,8
dont Bastia	2 112	0,0	-2,4	0,1
dont Toulon	1 906	8,8	12,5	2,9
dont Ajaccio	1 327	29,2	-5,9	0,1
Outre-mer	1 925	41,1	-4,0	7,5
Ensemble des ports français (yc DOM)	27 378	16,3	-5,5	-1,1

(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

	Niveau 2018
Manche et mer du Nord (8 ports)	15 079
dont Grande-Bretagne	14 706
<i>dont Douvres</i>	11 732
<i>dont Portsmouth</i>	1 572
Méditerranée (9 ports)	4 787
dont métropole-Corse ⁽¹⁾	2 516
dont Italie	1 484
dont Maghreb (Maroc, Algérie, Tunisie)	721

Lecture : 11 732 milliers de passagers viennent ou se rendent à Douvres via un port français de la Manche-mer du Nord.

(1) Prise en compte des 4 plus grands ports de Corse en termes de passagers : Ajaccio, Bonifacio, l'Île-Rousse, Bastia.

Source : SDES

F6. La mobilité à vélo concerne 2,4 % des actifs se rendant à leur travail

En 2019, la part des actifs qui se rendent à leur travail en vélo est en légère augmentation (2,4 % contre 2,1 % en 2018). Les ventes de vélos à assistance électrique (VAE) continuent de progresser³.

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

En 2019, 2,4 % des actifs ayant un emploi (environ 616 000 personnes)⁴ vont travailler principalement à vélo (personnes de 15 à 74 ans ayant un emploi ou en apprentissage, en France hors Mayotte). Cette part progresse légèrement par rapport à 2018. 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, devant Strasbourg (respectivement 18 % et 17 % des actifs). Les cadres recourent plus souvent au vélo. L'usage du vélo concerne davantage les hommes que les femmes (2,9 % contre 1,9 %). En revanche, il varie peu selon l'âge.

LES VENTES DE VÉLOS À ASSISTANCE ÉLECTRIQUE EN HAUSSE

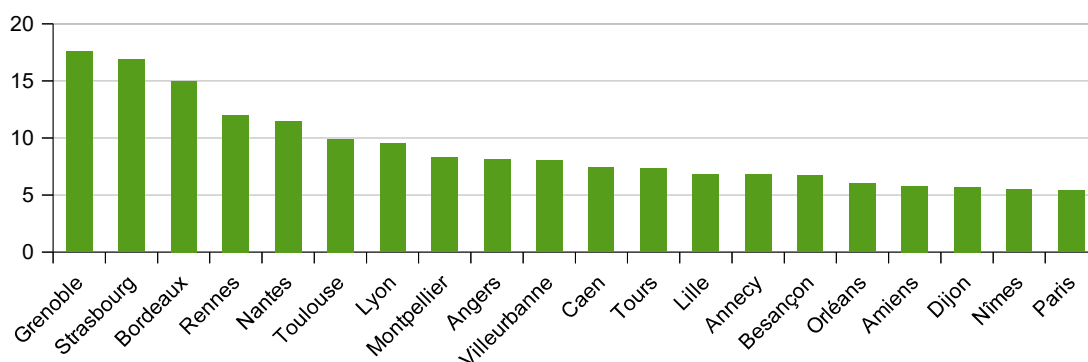
Malgré leur prix plus élevé à l'achat, les ventes de vélos à assistance électrique augmentent de 12,0 % en 2019, alors même que le marché du vélo régresse en volume depuis deux ans (- 3,6 % en 2018 et - 2,0 % en 2019). Parmi les 2,7 millions de vélos vendus en 2019, 388 100 sont des vélos à assistance électrique : leur part dans l'ensemble des ventes augmente sensiblement (14,6 % en 2019 contre 12,5 % en 2018). Si les VAE sont toujours largement plébiscités pour les déplacements quotidiens des Français (74,7 %), les VAE à usage sportif sont en plein essor (+ 36,6 % de progression en volume des ventes par rapport à 2018).

Depuis le lancement du Vélo'v à Lyon en 2005, les systèmes de VLS (vélos en libre-service) et de VAELS (vélos à assistance électrique en libre-service) se sont considérablement développés. En 2019, il existe une quarantaine de systèmes de VLS et VAELS, avec borne de stationnement, ou sans (« free-floating »). Le parc total de VLS et VAELS français compte environ 47 500 vélos (dont près de 9 500 vélos à assistance électrique).

Au 1^{er} janvier 2020, le schéma national des véloroutes est réalisé à 70 % avec 672 nouveaux kilomètres soit 17 515 kilomètres du schéma national vélo réalisés à cette date sur 25 400 km. Son but est de constituer un réseau de grands itinéraires cyclables nationaux afin de développer et promouvoir la mobilité quotidienne et la pratique touristique du vélo. En 2019, la fréquentation des itinéraires interurbains (véloroutes) a augmenté de 5 %⁵. Les collectivités locales développent le réseau des itinéraires qui empruntent des voies vertes ou des routes à faible trafic.

Figure F6-1 Taux de recours au vélo dans les 20 communes où il est le plus élevé

Proportion (en %) des actifs occupés se déplaçant en vélo pour se rendre au travail



Champ : personnes de 15 à 74 ans ayant un emploi ou en apprentissage habitant dans une commune de plus de 100 000 habitants en France hors Mayotte

Source : Insee, enquête annuelle de recensement 2019

³ Source : Observatoire du cycle, Union Sport&Cycle.

⁴ Enquête annuelle de recensement 2019, Insee.

⁵ Analyse des données de fréquentation vélo 2020, Plateforme nationale des fréquentations.

BIBLIOGRAPHIE

Vue d'ensemble

Vingt-cinq années de transport intérieur de voyageurs, CGDD/SoeS, *Études & documents*, mai 2016.

Comment les Français se déplacent-ils en 2019 ? Résultats de l'enquête mobilité des personnes, SDES, septembre 2020

Le transport routier

Bilan de la circulation, partie G des *rapports CCTN*.

Observatoire des transports, Autorité de régulation des transports (ART), publications trimestrielles.

Le transport ferroviaire

Données transmises par l'ensemble des opérateurs, enquêtes du SDES.

Les transports collectifs urbains

Transports en commun en chiffres Île-de-France, Île-de-France-mobilités Omnil.

Enquête annuelle sur les transports collectifs urbains (DGITM, Cerema, Gart, UTP, CGDD) et calculs du SDES.

Le transport aérien

Bulletin statistique annuel 2019, DGAC, mai 2020.

Le transport maritime

Données transmises au SDES par les ports français.

Le transport à vélo

Analyse des données de fréquentation cyclable 2019, Départements et régions cyclables, mai 2020.

Conditions générales d'utilisation

Toute reproduction ou représentation intégrale ou partielle, par quelque procédé que ce soit, des pages publiées dans le présent ouvrage, faite sans l'autorisation de l'éditeur ou du Centre français d'exploitation du droit de copie (3, rue Hautefeuille — 75006 Paris), est illicite et constitue une contrefaçon. Seules sont autorisées, d'une part, les reproductions strictement réservées à l'usage privé du copiste et non destinées à une utilisation collective, et, d'autre part, les analyses et courtes citations justifiées par le caractère scientifique ou d'information de l'œuvre dans laquelle elles sont incorporées (loi du 1^{er} juillet 1992 — art. L.122-4 et L.122-5 et Code pénal art. 425).

Dépôt légal : novembre 2020
ISSN : 2557-8138 (en ligne)

Directeur de la publication : Béatrice Sédillot
Coordinatrice éditoriale : Laurianne Courtier



**MINISTÈRE
DE LA TRANSITION
ÉCOLOGIQUE**

*Liberté
Égalité
Fraternité*

**Commissariat général
au développement durable**



Service des données et études statistiques

Sous-direction des statistiques des transports

Tour Séquoia - 92055 La Défense cedex

Courriel : diffusion.sdes.cgdd@developpement-durable.gouv.fr

www.statistiques.developpement-durable.gouv.fr

