

partie F

Le transport de voyageurs

— En 2021, le transport intérieur de voyageurs rebondit de 9,6 % (en voyageurs-kilomètres), mais demeure inférieur à son niveau d'avant-crise (- 13,1 % par rapport à 2019). Cette reprise est constatée pour tous les modes de transport.

Le transport intérieur de voyageurs est toujours largement dominé par le transport individuel réalisé en véhicules particuliers (84,1 %), qui repart à la hausse en 2021 (+ 7,0 %) mais ne rattrape pas son niveau d'avant pandémie (- 9,9 % par rapport à 2019).

Le transport collectif redémarre en 2021 (+ 25,7 %) mais reste en-deçà de son niveau de 2019 (- 26,8 % par rapport à 2019). Le transport ferroviaire rebondit de 34,0 % et le transport aérien de 39,3 %. La reprise du transport collectif urbain est légèrement plus forte en Île-de-France (+ 24,9 %) qu'en province (+ 23,3 %).

En 2021, la pratique du vélo est stable après une année de forte hausse. Les ventes de vélos à assistance électrique (VAE) continuent de progresser.



F1. Synthèse : le transport intérieur de voyageurs

En 2021, le transport intérieur de voyageurs croît de 9,6 % (en voyageurs-kilomètres), mais demeure inférieur à son niveau d'avant-crise (- 13,1 % par rapport à 2019). Cette reprise partielle est constatée pour tous les modes de transport : les transports collectifs, très touchés par la pandémie en 2020, augmentent de 25,7 % ; les transports individuels en véhicules particuliers sont en hausse de 7,0 %.

L'activité totale du transport de voyageurs représente 866,1 milliards de voyageurs-kilomètres en 2021. Les parts des différents modes de transport, mesurées en voyageurs-kilomètres, varient légèrement par rapport à 2020 mais restent éloignées de leur niveau d'avant la pandémie. Le transport intérieur de voyageurs est toujours largement dominé par le transport individuel en véhicules particuliers (84,1 %) - (figure F1-1). Mais, si sa part diminue de 2 points en 2021 par rapport à 2020, elle est bien supérieure à son niveau d'avant-crise (3,0 points au-dessus de 2019). La part des transports ferrés perd 1,3 point par rapport à 2019 : elle s'établit à 10,0 % des voyageurs-kilomètres en 2021. La part des transports collectifs routiers est stable mais peine également à retrouver son niveau de 2019 (- 1,3 point par rapport à 2019). La part du transport aérien dans le transport intérieur de voyageurs reste marginale (1,2 %). 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 2021

Parts modales en % des voyageurs-kilomètres

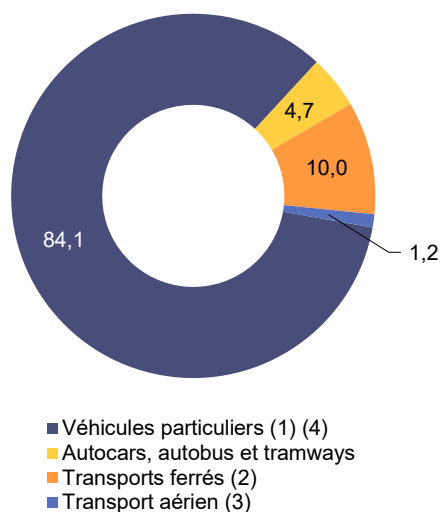
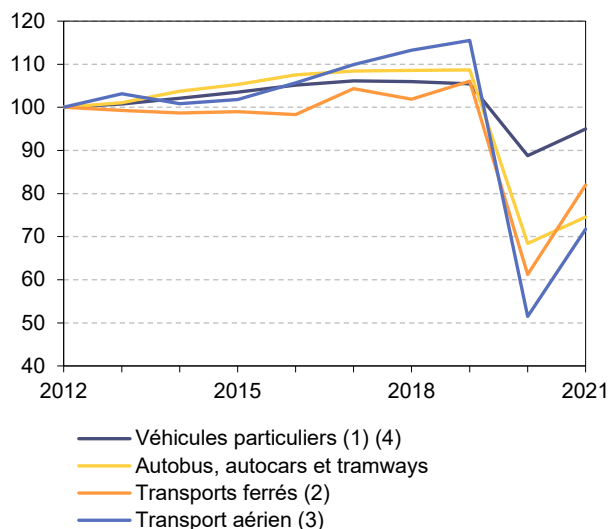


Figure F1-2 Évolution du transport intérieur de voyageurs par mode (4)

En indice base 100 en 2012 (en 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.

(4) Révision du taux d'occupation (voir encadré sur les taux d'occupation).

Champ : France métropolitaine.

Sources : SDES, d'après le bilan de la circulation ; ART ; ensemble des opérateurs ferroviaires ; Île-de-France Mobilités-Omnibus ; enquêtes annuelles sur les transports collectifs urbains (DGITM, Cerema, Gart, UTP, CGDD) (estimations SDES pour 2021) ; UTP

LE TRANSPORT INDIVIDUEL AUGMENTE

Le nombre de voyageurs-kilomètres réalisés en véhicules particuliers (y compris étrangers) s'établit à 728,2 milliards en 2021 (figure F1-3). Le transport individuel est en hausse (+ 7,0 %) en 2021 par rapport à 2020 mais n'atteint pas son niveau d'avant la pandémie (- 9,9 % par rapport à 2019).

partie F : le transport de voyageurs

LE TRANSPORT COLLECTIF REBONDIT MAIS RESTE EN DEÇÀ DE SON NIVEAU D'AVANT-CRISE

Le transport collectif augmente de 25,7 %, en nombre de voyageurs-kilomètres par rapport à 2020 mais reste en deçà de son niveau de 2019 (- 26,8 % par rapport à 2019).

Les 79,5 milliards de voyageurs-kilomètres effectués en transport ferroviaire représentent 57,7 % du transport collectif. Le transport ferroviaire reste le premier mode de transport collectif privilégié pour les déplacements et repart à la hausse en 2021 (+ 34,0 %). Cette reprise est portée par tous les types de trains : à grande vitesse (+ 36,3 %), trains interurbains (+ 38,7 %), trains et RER d'Île-de-France (+ 23,4 %) et les TER (+ 35,8 %).

Avec 41,0 milliards de voyageurs-kilomètres, les transports collectifs routiers (autobus, autocars et tramways) représentent 29,7 % du transport collectif intérieur en 2021, soit 4,6 points de moins qu'en 2020. Le transport en autocars peine à retrouver son niveau d'avant crise (- 35,3 % par rapport à 2019). Le transport interurbain régulier librement organisé (dits autocars « Macron ») reste, quant à lui, inférieur de 58,9 % au niveau de 2019.

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

	Niveau 2021	Évolutions annuelles			
		2019	2020	2021	2021/2019
Transport individuel en véhicules particuliers	728,2	- 0,5	- 15,8	7,0	- 9,9
Transports collectifs	137,9	2,6	- 41,8	25,7	- 26,8
Transports routiers	41,0	0,1	- 37,1	9,0	- 31,4
Autocars ⁽¹⁾	28,7	- 2,5	- 38,2	4,7	- 35,3
dont autocars « Macron »	1,2	8,1	- 67,7	27,4	- 58,9
dont occasionnel en autocars étrangers	2,1	2,0	- 74,0	17,5	- 69,4
Autobus et tramways	12,2	8,3	- 33,8	20,7	- 20,0
Île-de-France	5,4	13,7	- 34,8	19,6	- 22,0
Hors Île-de-France	6,9	4,3	- 32,9	21,6	- 18,4
Transports ferrés	86,9	4,1	- 42,3	33,9	- 22,7
Transport ferroviaire	79,5	4,9	- 41,8	34,0	- 22,0
Trains à grande vitesse	48,6	5,6	- 42,3	36,3	- 21,4
Trains interurbains (dont « TET ») ⁽²⁾	3,1	- 3,7	- 58,2	38,7	- 42,1
Trains sous convention des conseils régionaux ⁽³⁾	14,7	10,5	- 29,3	35,8	- 4,0
Trains et RER d'Île-de-France	13,1	1,2	- 45,5	23,4	- 32,8
Métros	7,3	- 3,2	- 47,0	33,2	- 29,4
Île-de-France	5,3	- 3,8	- 49,7	34,8	- 32,2
Hors Île-de-France	2,0	- 1,2	- 38,8	29,3	- 21,0
Transports aériens ⁽⁴⁾	10,1	2,0	- 55,4	39,3	- 37,9
Ensemble	866,1	0,1	- 20,7	9,6	- 13,1

⁽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-Omnibus ; enquête annuelle sur les transports collectifs urbains (DGITM, Cerema, Gart, UTP, CGDD) (estimations SDES pour 2021) ; UTP ; DGAC

LE TRANSPORT COLLECTIF URBAIN AMORCE UN REDÉMARRAGE

Le transport collectif urbain (TCU) regroupe les autobus, les tramways, les métros et, en Île-de-France, les trains et RER¹. En 2021, il croît de 24,4 % en voyageurs-kilomètres (figure F1-5) mais ne retrouve pas son niveau d'avant la pandémie (- 27,7 % par rapport à 2019). Cette reprise est légèrement plus forte en Île-de-France (+ 24,9 %) qu'en province (+ 23,3 %).

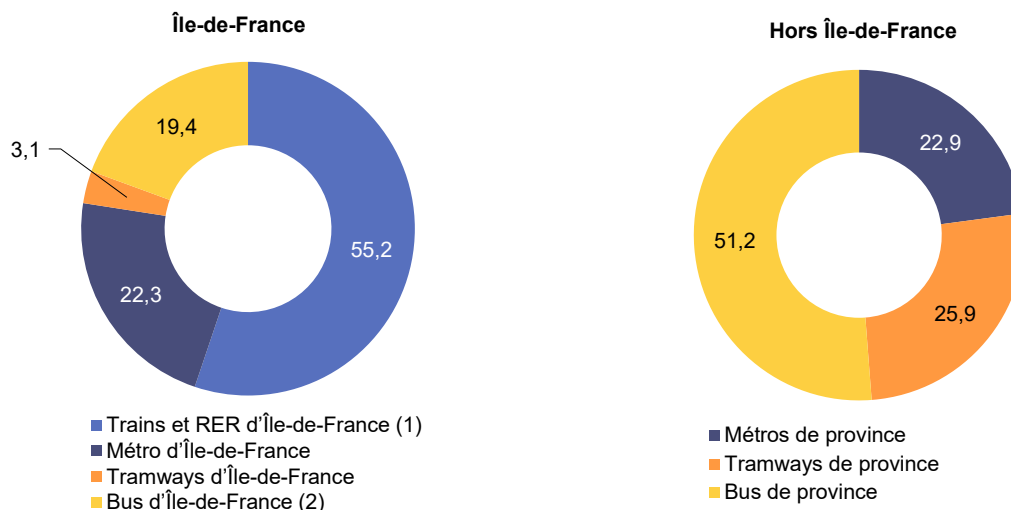
Parmi les 32,7 milliards de voyageurs-kilomètres réalisés en TCU, 72,7 % ont été réalisés en Île-de-France et 27,3 % en province. Sur l'ensemble du territoire, les parts des modes de transport en surface (tramways et bus)

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

partie F : le transport de voyageurs

restent quasi stables entre 2020 et 2021 tandis que les parts des métros augmentent. En Île-de-France, les trains et RER constituent le trafic de voyageurs le plus important (55,2 %) - (figure F1-4) tandis qu'en province, les modes de transport collectif urbain privilégiés sont les modes de surface (77,1 %).

Figure F1-4 Répartition des réseaux de transport collectif urbain en 2021
Parts en % des voyageurs-kilomètres



(1) Y compris RER exploités par la RATP et lignes T4 et T11 Express du tramway.

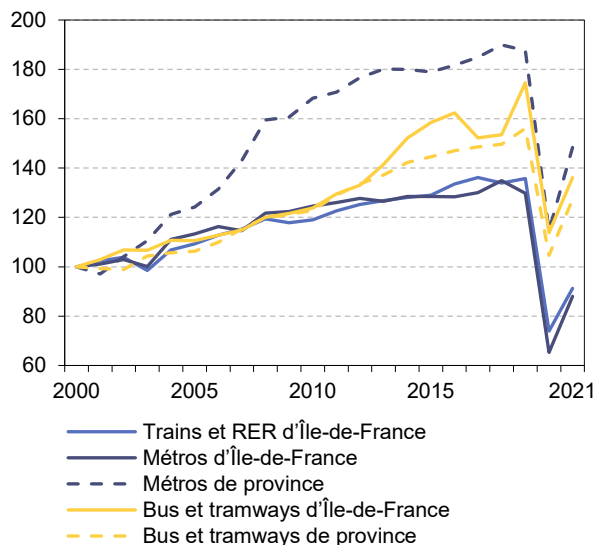
(2) Paris, petite et grande couronnes (y compris noctiliens).

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 2020 (DGITM, Cerema, Gart, UTP, CGDD)

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-Omnibus, Enquête annuelle sur les transports collectifs urbains (DGITM, Cerema, Gart, UTP, CGDD) (estimations SDES pour 2021) ; UTP ; DGAC

partie F : le transport de voyageurs

LE TRANSPORT AÉRIEN REDÉMARRE MAIS DEMEURE AFFECTÉ PAR LA CRISE SANITAIRE

Le transport intérieur aérien s'accroît en 2021 (+ 39,3 % de voyageurs-kilomètres) mais reste très inférieur à son niveau de 2019 (- 37,9 %). La reprise est portée par le trafic sur les liaisons transversales (+ 49,0 % par rapport à 2020 en nombre de passagers) et par le trafic sur les liaisons radiales (+ 27,1 % par rapport à 2020). Le trafic entre la métropole et l'international redémarre à un rythme moins soutenu que le transport intérieur (- 65,4 % pour les liaisons métropole-international et - 41,1 % pour les liaisons métropole-métropole par rapport à 2019). Le trafic entre la métropole et les outre-mer reste fortement impacté par la crise de la Covid-19 (- 36,5 % par rapport à 2019).

LÉGÈRE REPRIS DU TRANSPORT MARITIME

Avec 11,1 millions de passagers enregistrés en 2021 dans les principaux ports maritimes français, le trafic de passagers demeure très affecté par la crise sanitaire (*figure F1-6*). La reprise du trafic (+ 2,3 % par rapport à 2020) est concentrée sur la façade méditerranéenne (+ 39,8 %), tandis que le nombre de passagers débarqués recule dans les ports transmanche (- 23,9 %) et dans les ports d'outre-mer (- 44,2 %). Les outre-mer n'enregistrent en effet aucun croisiériste sur l'année 2021 suite au décret du 1^{er} juin 2021 interdisant la croisière dans les territoires ultra-marins. En métropole, l'activité de croisière reprend fortement mais ne retrouve pas son niveau d'avant la pandémie (576 milliers de croisiéristes en 2021 contre 3,7 millions en 2019). Le trafic transmanche reste très largement dominé par les échanges avec la Grande-Bretagne (99,5 % en 2021) tandis que sur la façade méditerranéenne, le trafic de passagers hors croisières résulte principalement des échanges avec la Corse (58,7 % en 2021).

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

Niveau en milliers de passagers, évolutions en %

	Niveau 2021			Évolution annuelle 2021/2020		
	hors croisières	croisières	Ensemble	hors croisières	croisières	Ensemble
Métropole	9 947	576	10 523	3,2	236,8	7,3
Mer du Nord et Manche	3 705	95	3 801	-25,8	1800,0	-23,9
Méditerranée	6 242	480	6 722	34,5	187,4	39,8
Outre-mer	596	0	596	- 3,2	- 100,0	- 44,2
Ensemble des ports français	10 543	576	11 119	2,9	-7,7	2,3

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

Estimation du taux d'occupation des voitures particulières

Le taux d'occupation mesure le nombre moyen d'occupants en voiture en rapportant le nombre annuel de voyageurs-kilomètres sur celui des véhicules-kilomètres. Il a été calculé en 1994, 2008 et 2019, à partir des enquêtes nationales sur la mobilité des personnes (par la moyenne des taux d'occupation de mobilité locale et de longue distance, pondérée par les véhicules-kilomètres entre les deux types de mobilité²). Ce taux est essentiel aux estimations annuelles des parts modales en voyageurs-kilomètres des différents modes de transports (*Fiche F1*), publiées en série longue dans le Bilan annuel des transports (*Annexe F1*).

Méthode d'estimation : le partage des poids

Depuis 1994, le taux d'occupation est estimé à partir des enquêtes nationales mobilité avec la méthode de partage des poids. Ces enquêtes décrivent les déplacements des individus et leurs caractéristiques (modes de transport, motifs, distance parcourue, nombre d'occupants, etc.). Pour calculer le taux d'occupation, il est nécessaire de caractériser l'ensemble des véhicules roulants et le nombre de personnes à leur bord. Dans ces enquêtes, l'individu interrogé peut répondre qu'il s'est déplacé en voiture en tant que « conducteur », « passager » ou « tantôt conducteur, tantôt passager ». Mais pour un déplacement donné, deux individus distincts ont pu répondre avoir effectué ce déplacement, l'un dans le rôle du conducteur et l'autre dans le rôle du passager. Ce déplacement pourrait donc conceptuellement être comptabilisé deux fois.

Afin de corriger l'estimation de ces éventuels double-comptes, la méthode de partage de poids est utilisée : la distance du déplacement est répartie entre les occupants. Le taux d'occupation est calculé via le rapport des voyageurs-kilomètres (\hat{t}_y) sur les véhicules kilomètres (\hat{t}_z) selon les formules suivantes :

$$\hat{t}_y = \sum_{j \in w} d_j \frac{z_j L_j}{L_j} = \sum_{j \in w} d_j z_j$$

$$\hat{t}_z = \sum_{j \in w} d_j \frac{z_j}{L_j}$$

Avec d_j le poids du déplacement j

z_j le nombre de kilomètres parcouru par l'individu lors du déplacement j

L_j le nombre d'occupants du véhicule dans lequel s'est effectué le déplacement j

w l'échantillon des déplacements en voiture des individus

Avec cette méthode de partage de poids, les taux d'occupation sont ainsi estimés à 1,76 en 1994, 1,60 en 2008 et 1,60 en 2019.³

Modélisation annuelle du taux d'occupation

Ancienne méthodologie pour l'estimation du taux d'occupation : www.statistiques.developpement-durable.gouv.fr/sites/default/files/2018-11/ed148-transport-interieur-voyageurs-mai-2016.pdf

Face à la baisse constatée du taux d'occupation entre 1994 et 2008 (-9,0 %), et en amont des résultats de la nouvelle enquête sur la mobilité des personnes (EMP 2019), une modélisation s'appuyant sur des caractéristiques démographiques des ménages a été mise en place pour estimer annuellement cet indicateur.

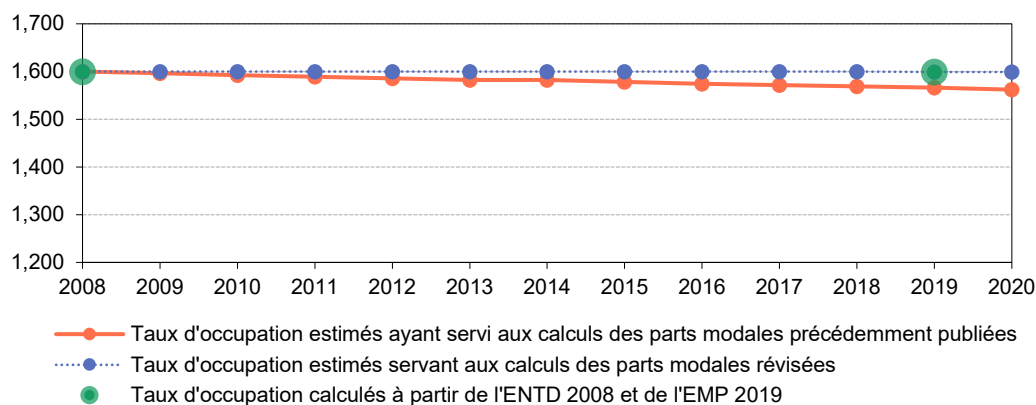
Ce modèle était basé sur des estimateurs du recensement de la population (disponibles annuellement) et sur l'hypothèse d'une baisse continue et régulière du taux d'occupation à compter de 1994. Toutefois, les résultats issus de l'EMP 2019 montrent la rupture de cette tendance, et la stabilité du taux d'occupation entre 2008 et 2019. Afin de prendre en compte cette mise à jour de tendance, les taux d'occupation servant aux calculs des parts modales ont été révisés pour être maintenus constants entre 2008 et 2019 (*figure F0-1, courbe bleue*).

² Ces enquêtes nationales comportent un volet mobilité locale (déplacements amenant à moins de 80 km à vol d'oiseau du domicile) et un volet longue distance.

³ 1,600 en 2008 et 1,599 en 2019.

partie F : le transport de voyageurs

Figure F0-1 : Évolution du taux d'occupation depuis 2008



Source : SDES-Insee, enquête mobilité des personnes 2018-2019, enquête nationale transports et déplacements 2007-2008

Cette mise à jour engendre une révision de la série du transport intérieur de voyageurs depuis 2008 publiée dans le Bilan annuel des transports (Fiche F1 et Annexe F1 - Transport intérieur de voyageurs selon le mode de transports), dont le seul impact sur les parts modales du transport intérieur de voyageurs reste très faible (au maximum 0,3 point d'écart entre les séries publiées précédemment et la série révisée sur la période).

Évolution du taux d'occupation entre 2008 et 2019 par type de mobilité

www.statistiques.developpement-durable.gouv.fr/resultats-detaillées-de-lenquete-mobilite-des-personnes-de-2019

Le taux d'occupation global est donc stable entre 2008 et 2019 (- 0,1 %) après une baisse de 9,0 % entre 1994 et 2008. Il est également quasi stable pour les déplacements locaux (- 0,5 %), alors que le taux d'occupation sur longue distance, structurellement plus élevé, augmente modérément (+ 1,2 %) sur la même période.

En onze ans, la diminution de la part modale de la voiture en mobilité locale (- 1,6 point) est contrebalancée par l'allongement des déplacements, empêchant le recul de l'usage individuel de la voiture. Les déplacements automobiles de l'ensemble des Français progressent (+ 7,0 %), mais surtout du fait de l'augmentation de la population. La quasi-stabilité du taux d'occupation sur la période entraîne une hausse de la circulation automobile locale (+ 7,5%).

En longue distance, malgré la stabilité de la part modale de la voiture (+ 0,6 point) et, plus généralement, des distances moyennes parcourues en voiture par chaque individu, les déplacements totaux en voiture continuent également de croître (+ 7,0 %), tirés par la croissance démographique. La légère augmentation du taux d'occupation permet de freiner l'augmentation de la circulation automobile (+ 5,7 %) - (figure F0-2).

Figure F0-2 : Le taux d'occupation par type de mobilité et ses composantes

	Kilomètres annuels parcourus par personne*	Kilomètres annuels parcourus par personne en voiture*	Part modale de la voiture* (en %)	Démographie (en millions)	Déplacements annuels en voiture (en milliards de voyageurs - km)	Taux d'occupation des voitures	Circulation automobile (en milliards de véhicules-km)
Mobilité locale							
2019	8 929,1	7 441,3	83,3	64,0	476,1	1,43	334,1
Variation 2019/2008	+ 2,7 %	+ 0,8 %	- 1,6 point	+ 6,2 %	+ 7,0 %	- 0,5 %	+ 7,5 %
Longue distance (hors avion)							
2019	4 197,9	3 143,3	74,9	64,0	201,1	2,25	89,5
Variation 2019/2008	- 0,0 %	+ 0,8 %	+ 0,6 point	+ 6,2 %	+ 7,0 %	+ 1,2 %	+ 5,7 %

* Ces indicateurs s'appliquent à l'ensemble de la population française, y compris les 0-5 ans qui ont été extrapolés du champ usuel de l'enquête (6 ans ou plus), à partir du comportement des 6-10 ans.

Champ : France métropolitaine, mode de transport principal, ensemble des déplacements hors avion.

Source : SDES-Insee, enquête mobilité des personnes 2018-2019, enquête nationale transports et déplacements 2007-2008

F2. Transport collectif urbain

Avec 32,7 milliards de voyageurs-kilomètres transportés en 2021, le transport collectif urbain représente 23,7 % du transport collectif. Il augmente de 24,4 % par rapport à 2020 mais reste nettement en deçà de son niveau d'avant crise (- 27,7 % par rapport à 2019). Le trafic du transport collectif urbain reprend aussi bien sur les réseaux de province (+ 23,3 %) que sur ceux d'Île-de-France (+ 24,9 %).

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

En 2021, 23,7 milliards de voyageurs-kilomètres ont été réalisés en Île-de-France, soit une hausse de 24,9 % par rapport à 2020 (figure F2-1). Les transports en commun d'Île-de-France demeurent affectés par les conséquences de la crise sanitaire et les restrictions de déplacements (- 30,5 % par rapport à 2019). La reprise est plus forte pour le métro en Île-de-France : le nombre de voyageurs-kilomètres augmente de 34,8 % sur un an. Les transports de surface connaissent un redémarrage plus modéré : le transport par le bus augmente de 20,3 % et celui des tramways de 15,6 %. En 2021, la part des voyageurs-kilomètres transportés sur les différents segments en Île-de-France est quasi stable pour les réseaux souterrains et pour les réseaux de surfaces : elle s'établit à 77,5 % pour les modes ferrés (55,2 % en trains et RER, 22,3 % en métros), 3,1 % pour les tramways et 19,4 % pour les bus.

Figure F2-1 Évolution du transport collectif urbain
Niveau en millions de voyageurs-kilomètres ; évolutions en %

	Niveau 2021	Évolutions annuelles			
		2019	2020	2021	2021/2019
Île-de-France	23 743	2,3	- 44,3	24,9	- 30,5
Modes ferrés	18 389	- 0,2	- 46,7	26,5	- 32,6
Trains et RER ⁽¹⁾	13 099	1,3	- 45,5	23,4	- 32,8
Métro	5 290	- 3,8	- 49,7	34,8	- 32,2
Tramways	747	8,7	- 36,3	15,6	- 26,3
Bus	4 607	14,6	- 34,5	20,3	- 21,3
Paris	505	- 7,3	- 32,2	6,7	- 27,7
Petite couronne	1 490	- 1,5	- 32,8	14,4	- 23,1
Grande couronne ⁽²⁾	2 534	36,2	- 36,3	28,3	- 18,3
Noctiliens ⁽³⁾	78	6,0	- 30,4	-0,0	- 30,4
Province ⁽⁴⁾⁽⁵⁾	8 934	3,0	- 34,3	23,3	- 19,0
Métros	2 045	- 1,2	- 38,8	29,3	- 21,0
Tramways et bus	6 889	4,3	- 32,9	21,6	- 18,4
Ensemble TCU	32 677	2,5	- 41,9	24,4	- 27,7

⁽¹⁾ Y compris RER exploités par la RATP et les lignes T4 et T11 Express du tramway.

⁽²⁾ Données rétrospectives de 2000 à 2018, suite à un changement de méthode de calcul de l'Omnibus en 2019.

⁽³⁾ Noctiliens RATP et SNCF.

⁽⁴⁾ Le niveau de 2021 est estimé par le SDES à partir des indicateurs de conjoncture de l'UTP.

⁽⁵⁾ Les données ont été révisées à partir de 2017 suite à un changement de méthode de calcul du SDES.

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

LE TRAFIC EN PROVINCE SE REDRESSE

En 2021, le transport collectif urbain de province reprend progressivement (+ 23,3 %) mais ne retrouve pas son niveau d'avant crise (- 19,0 % par rapport à 2019). L'augmentation de la fréquentation est plus forte pour le métro (+ 29,3 %) que pour le tramway et le bus (+ 21,6 %).

F3. Transport ferroviaire de voyageurs

Avec 79,5 milliards de voyageurs-kilomètres transportés en 2021, le transport ferroviaire de voyageurs, hors navettes Eurotunnel, représente 57,7 % du transport collectif. Après une baisse de 41,8 % en 2020 suite aux restrictions de déplacement ayant accompagné la crise de la Covid-19, le transport ferroviaire de voyageurs augmente fortement, de 34,0 % en 2021.

LE TRAFIC FERROVIAIRE A ÉTÉ TRÈS IMPACTÉ PAR LES CONFINEMENTS

En 2020, la crise de la Covid-19 a eu un impact très marqué sur le trafic ferroviaire mensuel de voyageurs lors des confinements du printemps et de l'automne. Le trafic a encore été affecté par la crise sanitaire au 1^{er} semestre 2021, avant de retrouver des niveaux plus proches des années antérieures.

LE TRANSPORT EN TRAIN À GRANDE VITESSE EST EN FORTE HAUSSE

Le trafic de voyageurs sur les trains à grande vitesse (TAGV) représente 61,2 % du transport ferroviaire de voyageurs en 2021 (60,1 % en 2020 ; 60,7 % en 2019). Après la baisse de 42,3 % en 2020, le transport de voyageurs par TAGV augmente de 36,3 % en 2021 (*figure F3-1*). Entre 2016 et 2021, le nombre de voyageurs-kilomètres transportés en TAGV diminue en moyenne de 2,3 % par an. Cette évolution moyenne sur cinq ans reste impactée par la crise sanitaire, 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 REBONDIT

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 2021, le trafic des trains interurbains hors TAGV augmente de 38,7 %, après une chute de 58,2 % en 2020. Entre 2017 et 2020, 15 lignes TET⁴ sont passées sous l'autorité de régions, leur trafic étant alors décompté avec celui des TER : entre 2016 et 2021, la baisse apparente du trafic de trains interurbains, de 15,3 % en moyenne par an, est en partie liée à ce transfert. L'État envisage de redynamiser le développement des lignes TET⁵, notamment avec le retour d'un réseau important de trains de nuit.

LE TRANSPORT EN TER RATTRAPE SON NIVEAU DE 2019

En 2021, le transport en trains sous convention des conseils régionaux augmente de 35,8 %, après une baisse moindre que les autres trafics en 2020 (- 29,3 %), cette catégorie de trains répondant aux usages du quotidien, comme les déplacements domicile-travail. Sur cinq ans, le trafic augmente de 2,5 % par an en moyenne, notamment sous l'effet du transfert de lignes TET⁴ sous l'autorité des régions.

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 REBONDIT PLUS FAIBLEMENT

Avec 13,1 milliards de voyageurs-kilomètres transportés en 2021, le trafic des trains et RER d'Île-de-France représente 16,5 % du transport ferroviaire, sa part étant en baisse constante depuis 2019 (19,1 % en 2019 et 17,9 % en 2020), notamment suite au recours accru au télétravail, facilité par la nouvelle législation en vigueur en lien avec la crise sanitaire. Il connaît un rebond post-crise moins important que les autres catégories de trafic (+23,4 % en 2021), et accuse une baisse de 7,3 % en moyenne par an sur les cinq dernières années.

⁴ www.ecologie.gouv.fr/trains-dequilibre-du-territoire-tet

⁵ www.ecologie.gouv.fr/remise-letude-portant-sur-developpement-nouvelles-lignes-trains-dequilibre-du-territoire

partie F : le transport de voyageurs

Figure F3-1 **Transport ferroviaire de voyageurs**
Niveau en millions de voyageurs-kilomètres, évolutions en %

	Niveau 2021	Évolutions annuelles			Évolution annuelle moyenne 2021/ 2016
		2019	2020	2021	
Trains à grande vitesse (1)	48 631	5,6	-42,3	36,3	-2,3
Trains interurbains (dont « TET ») (1)(2)	3 058	-3,7	-58,2	38,7	-15,3
Trains sous convention des conseils régionaux (dont « TER ») (3)	14 729	10,5	-29,3	35,8	2,5
Total hors RER et trains sous convention Île-de-France Mobilités	66 418	5,8	-40,9	36,3	-2,4
Trains et RER d'Île-de-France (4)	13 099	1,2	-45,5	23,4	-7,3
Ensemble y compris RER et trains sous convention Île-de-France Mobilités (4)	79 517	4,9	-41,8	34,0	-3,3

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

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

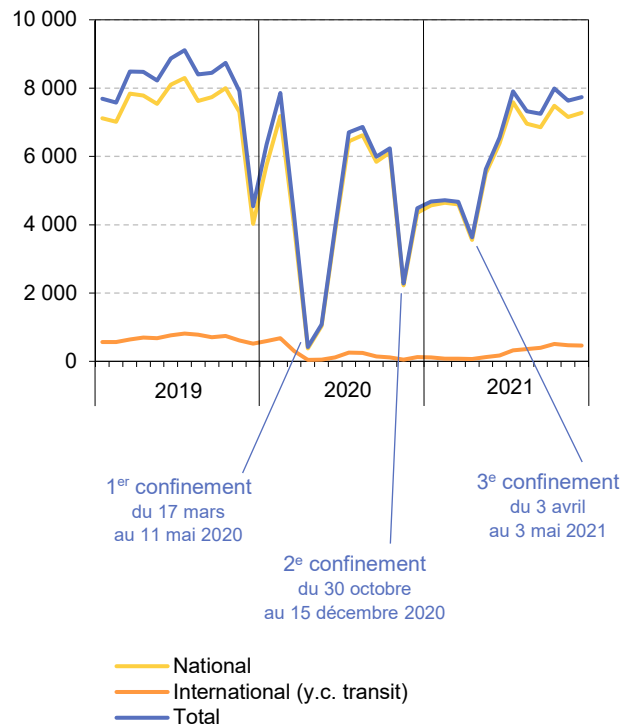
(3) Sous convention des conseils régionaux (hors Île-de-France et Corse), y compris les « Express d'intérêt régional ».

(4) Dont RER et trains sous convention Île-de-France Mobilités y compris les 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

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



Note : Les faibles niveaux de décembre 2019 s'expliquent par les grèves et mouvements sociaux survenus à cette période.

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

F4. Transport aérien de voyageurs

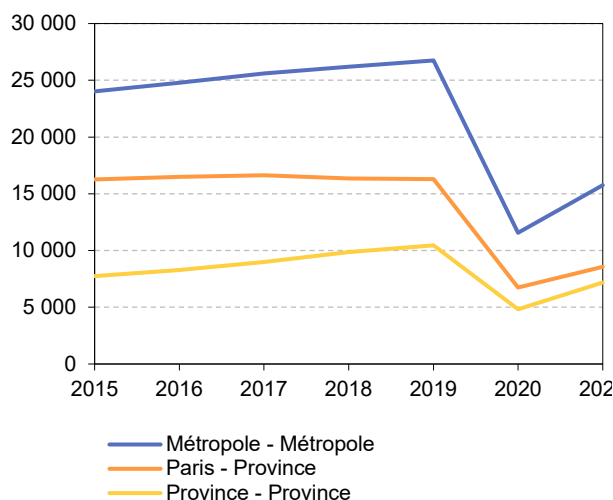
En 2021, le transport aérien métropolitain représente 7,3 % du transport collectif de voyageurs (en voyageurs-kilomètres) en France. En nombre de passagers (15,8 millions), il augmente de 36,2 % mais demeure inférieur à son niveau d'avant-crise (- 41,1 % par rapport à 2019). Le trafic entre la métropole et l'international, en hausse de 30,5 %, est le principal contributeur à la croissance du transport aérien total (+ 29,4 %). La fréquentation des aéroports en métropole et outre-mer augmente de 29,5 %.

UNE HAUSSE CONTRASTÉE EN MÉTROPOLE

En 2021, le nombre de passagers sur les vols intra-métropole repart à la hausse (+ 36,2 %) mais demeure inférieur à son niveau d'avant-crise (- 41,1 % par rapport à 2019) (figure F4-1). La reprise est plus forte sur les liaisons transversales (province-province) (+ 49,0 %) que sur les liaisons radiales (Paris-province) (+ 27,1 %). Certaines lignes connaissent une hausse importante (+ 85,5 % pour Lille-Nice et + 77,1 % pour Bordeaux-Marseille) à l'inverse de Lyon-Nice (+ 13,4 %) qui peine à retrouver son niveau de 2019 (- 55,4 %).

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

En milliers



Source : DGAC, mai 2022

UNE REPRISE INÉGALE POUR LE TRANSPORT INTERNATIONAL

Avec 49,3 millions de passagers (70,4 % du trafic), le nombre de passagers de métropole sur les vols internationaux est en hausse de 30,5 % par rapport à 2020 (figure F4-2) mais n'atteint pas son niveau d'avant pandémie (- 65,4 % par rapport à 2019). Plus des deux tiers des passagers voyagent en Europe en 2021 : l'Espagne et l'Italie sont les premières destinations. Les liaisons de la métropole vers l'Amérique du Nord et l'Afrique enregistrent une hausse (respectivement + 27,5 % et + 29,5 %). À l'inverse, les liaisons vers l'Asie restent toujours fortement impactées par la crise de la Covid-19 (- 16,9 % par rapport à 2020) ; le trafic vers la Chine chute de 62,2 % par rapport à 2020.

LA FRÉQUENTATION DES AÉROPORTS REDÉMARRE

En lien avec la reprise du trafic aérien, le nombre de passagers embarqués ou débarqués dans les aéroports de France métropolitaine augmente de 31,9 % par rapport à 2020 mais reste largement inférieur au niveau de 2019 (- 58,3 %) (figure F4-3). La fréquentation des aéroports de Paris est en hausse de 26,9 % (+ 17,7 % pour Paris-Charles de Gaulle et + 45,8 % pour Paris-Orly) mais s'établit à seulement 38,8 % de son niveau d'avant la pandémie. La fréquentation des aéroports de province connaît une tendance identique, avec une hausse de 37,4 % en 2021, en lien avec les liaisons

partie F : le transport de voyageurs

transversales (+ 49,0 %) et internationales (+ 34,4 %). En outre-mer, la fréquentation des aéroports repart légèrement à la hausse en 2021 (+ 4,6 %) mais demeure inférieure au niveau d'avant crise (- 48,6 % par rapport au niveau de 2019).

Figure F4-2 **Évolution du transport aérien en 2021**

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

	Niveau 2021	Évolutions annuelles			
		2019	2020	2021	2021/ 2019
Total métropole	68 172	4,2	- 70,2	31,1	- 60,9
Métropole - métropole	15 751	2,1	- 56,8	36,2	- 41,1
dont Paris - province	8 568	- 0,3	- 58,6	27,1	- 47,4
dont province - province	7 182	6,0	- 53,9	49,0	- 31,3
Métropole - international	49 339	4,6	- 73,5	30,5	- 65,4
dont Paris - international	30 321	3,0	- 72,8	28,2	- 65,1
dont province - international	19 018	7,2	- 74,6	34,4	- 65,9
Métropole - outre-mer	3 083	4,0	- 45,7	16,9	- 36,5
Total outre-mer	4 966	3,9	- 52,5	3,8	- 50,7
Outre-mer - métropole	3 083	4,0	- 45,7	16,9	- 36,5
Outre-mer - international	388	4,1	- 71,9	- 49,4	- 85,8
Outre-mer - outre-mer	1 495	3,5	- 44,3	8,1	- 39,8
Total France ⁽²⁾	70 056	4,2	- 69,8	29,4	- 61,0

⁽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 2022

Figure F4-3 **Fréquentation des aéroports français en 2021**

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

	Niveau 2021	Évolutions annuelles			
		2019	2020	2021	2021/ 2019
Total métropole ^{(1) (2)}	83 888	3,9	- 68,4	31,9	- 58,3
Province ^{(1) (2)}	41 980	5,4	- 67,1	37,4	- 54,8
Paris	41 908	2,5	- 69,4	26,9	- 61,2
dont Paris-CDG	26 189	5,5	- 70,8	17,7	- 65,6
dont Paris-Orly	15 719	- 3,8	- 66,1	45,8	- 50,7
Outre-mer ⁽²⁾	6 455	3,9	- 50,8	4,6	- 48,6
Total France ^{(1) (2)}	90 343	3,9	- 67,3	29,5	- 57,7

⁽¹⁾ Le trafic de l'aéroport binational de Bâle-Mulhouse est considéré comme entièrement français.

⁽²⁾ Nombre de passagers embarqués ou débarqués. Tous les passagers ayant effectué un vol national à l'intérieur du périmètre défini sont comptés deux fois.

Source : DGAC, mai 2022

F5. Le transport maritime de voyageurs

11,1 millions de passagers ont été enregistrés en 2021 dans les principaux ports maritimes français : 3,8 millions en Manche et mer du Nord, 6,7 millions en Méditerranée et 0,6 million dans les outre-mer. Le trafic de passagers reprend (+ 2,3 %) mais demeure fortement impacté par la crise sanitaire (- 59,4 % par rapport à 2019). Il repart dans les ports de Méditerranée (+ 39,8 %) mais recule en Manche et mer du Nord (- 23,9 %) et dans les outre-mer (- 44,2 %). L'activité de croisière est toujours affectée par la crise : le trafic reprend progressivement en Manche et mer du Nord et en Méditerranée. La part du pavillon français dans les principaux ports de transport de passagers en métropole s'établit aux alentours de 40 % en 2021.

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

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

	Niveau 2021 (p)	Part des croisiéristes ⁽¹⁾ 2021 (p)	Évolution annuelle	
			2021 (p)	2021/2019
Manche et mer du Nord (8 ports)	3 801	2,5	- 23,9	- 73,5
Calais	2 360	1,1	- 27,8	- 72,2
Dunkerque	733	0,0	- 31,9	- 68,7
Caen	250	0,0	- 16,5	- 72,4
Saint-Malo	94	7,1	- 0,3	- 87,3
Cherbourg	169	14,0	67,9	- 75,7
Le Havre	49	80,7	101,3	- 90,2
Roscoff	51	0,2	-	- 85,7
Dieppe	95	0,0	- 28,4	- 69,2
Méditerranée (9 ports)	6 722	7,1	39,8	- 39,6
Bastia	1 427	0,3	25,4	- 32,4
Toulon	1 537	0,6	35,2	- 19,4
Marseille	1 256	28,0	68,7	- 59,8
Ajaccio	824	3,0	25,8	- 37,9
Cannes	662	4,2	25,3	- 42,8
Nice	352	13,6	55,2	- 45,9
L'Île-Rousse	344	0,1	61,2	2,1
Bonifacio	118	3,2	40,2	- 60,0
Sète	202	5,2	151,4	- 11,7
Outre-mer	596	0,0	- 44,2	- 69,0
Ensemble des ports français (y.c. outre-mer)	11 119	5,2	2,3	- 59,4

⁽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 %

	Niveau		Évolution annuelle
	2020	2021 (p)	
Manche et mer du Nord (8 ports)	4 930	3 395	- 31,1
dont Grande-Bretagne	4 893	3 377	- 31,0
dont Douvres	4 347	2 907	- 33,1
dont Portsmouth	393	339	- 13,7
Méditerranée (9 ports)	2 501	3 389	35,5
dont métropole-Corse (*)	1 519	1 988	30,9
dont Italie	709	832	17,4
dont Maghreb (Maroc, Algérie, Tunisie)	237	467	97,0

(p) : provisoire

Lecture : en 2021, 2 907 milliers de passagers viennent ou se rendent à Douvres via un port français de la Manche-mer du Nord.

(*) Échanges entre la métropole et la Corse. Prise en compte des quatre plus grands ports de Corse en nombre de passagers : Ajaccio, Bonifacio, l'Île-Rousse, Bastia.

Source : SDES

EN 2021, LE TRAFIC MÉDITERRANÉEN REPART A LA HAUSSE TANDIS QUE LE TRAFIC TRANSMANCHE CONTINUE DE BAISSER

Avec 11,1 millions de passagers en 2021 dans les principaux ports maritimes français, le trafic de passagers reprend (+ 2,3 %) mais demeure fortement impacté par la crise sanitaire (- 59,4 % par rapport à 2019). À Calais, premier port français de passagers, le nombre de passagers atteint un niveau historiquement bas en passant sous

partie F : le transport de voyageurs

la barre des 3 millions en 2021 (- 27,8 % par rapport à 2020). Avec Dunkerque (dont le nombre de passagers chute également de 31,9 % en 2021), ces deux ports concentrent 81 % du trafic sur la façade Manche - mer du Nord. Sur la façade méditerranéenne, le trafic augmente (+ 39,8 %) mais demeure inférieur à son niveau d'avant crise (- 39,6 % par rapport à 2019) - (figure F5-1).

Avec 10,5 millions de passagers en 2021, le trafic hors croisière représente 94,8 % du total du trafic maritime de voyageurs. Le trafic transmanche reste très largement dominé par les échanges avec la Grande-Bretagne (99,5 % en 2021) tandis que sur la façade méditerranéenne, le trafic de passagers hors croisières résulte principalement des échanges avec la Corse (58,7 % en 2021) - (figure F5-2). Le trafic hors croisières transmanche reste très impacté par la crise sanitaire et le Brexit avec une baisse de 31,1 % par rapport à 2020 tandis que le trafic en méditerranée repart à la hausse (+ 35,5 % par rapport à 2020).

Au mois le mois, le trafic hors croisiéristes apparaît très ralenti en début d'année 2021, marquée par des couvre-feux et un troisième confinement. Il connaît un rebond pendant l'été mais reste à un niveau bien inférieur à celui de 2019 (figure F5-3).

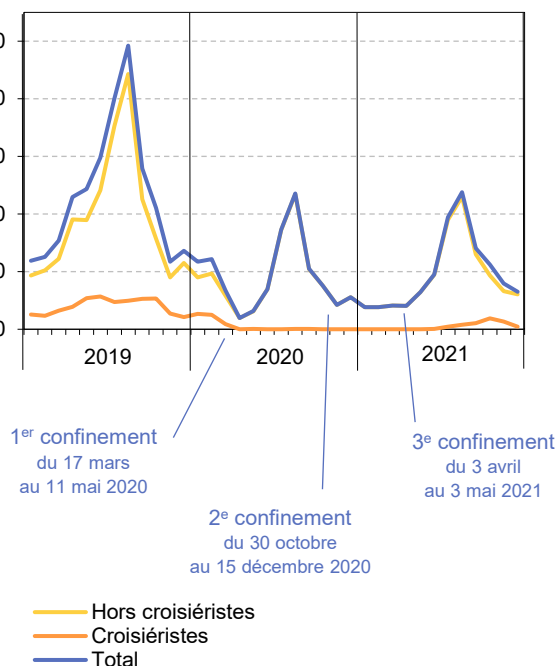
La baisse des échanges transmanche et la reprise du trafic en Méditerranée entraînent une hausse de la part du pavillon français qui atteint 40 % au quatrième trimestre 2021 (figure F5-4).

L'ACTIVITÉ DE CROISIÈRES EST ENCORE TRÈS IMPACTÉE PAR LA CRISE SANITAIRE

Marqué par la troisième vague de la Covid-19, le trafic de croisiéristes est quasi inexistant au début de l'année 2021. Il reprend légèrement en été avec la levée des mesures sanitaires mais avec 0,6 million de passagers sur l'ensemble de l'année, l'activité de croisières en métropole reste très faible en 2021. Les parts des croisiéristes en Méditerranée et en Manche - mer du Nord augmentent (+ 3,6 points et + 2,4 points respectivement par rapport à 2020) mais restent inférieures à l'avant pandémie (- 21,7 points et - 0,8 point respectivement par rapport à 2019). Les outre-mer n'enregistrent aucun croisiériste sur l'année 2021 suite au décret du 1^{er} juin 2021 interdisant la croisière dans les territoires ultra-marins.

Figure F5-3 **Trafic mensuel de passagers enregistré par les principaux ports français**

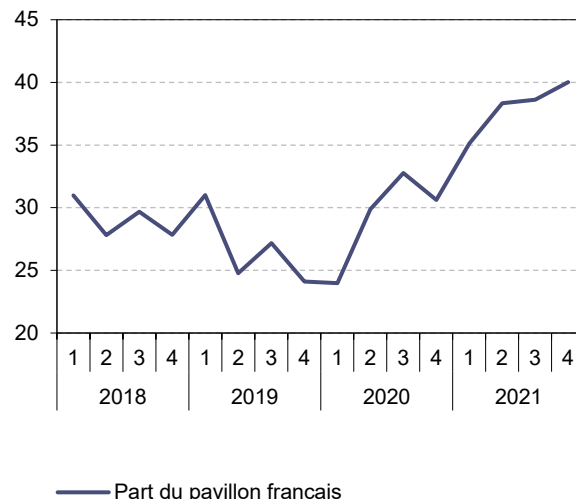
Nombre de passagers en milliers



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

Avertissement : en l'absence exceptionnelle d'enquête de recensement de la population en 2021 en raison de la pandémie de la Covid-19, et afin de donner des éléments de cadrage sur l'évolution de la mobilité à vélo pendant la crise sanitaire, cette fiche s'appuie uniquement sur des données de boucles de comptage, qui ne présentent pas les mêmes garanties de représentativité des comportements individuels de mobilité.

En 2021, la pratique du vélo est stable après une année de forte hausse. Les ventes de vélos à assistance électrique (VAE) continuent nettement de progresser.

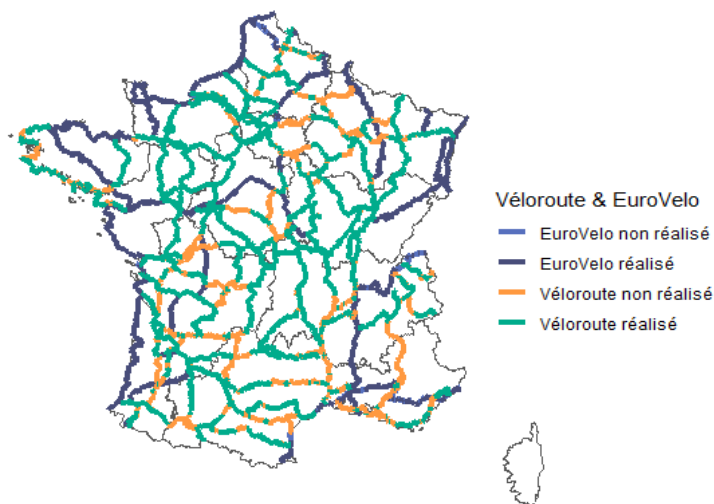
UNE PRATIQUE DU VELO DIFFÉRENCIÉE SELON LES TERRITOIRES

Après le boom de 2020, l'usage du vélo reste stable en 2021 par rapport aux périodes hors confinement de l'année 2020. Depuis 2019, la pratique du vélo a progressé, avec une hausse de 28 % du nombre de passages enregistrés⁶ (chiffres provisoires). Cette augmentation est différenciée selon les territoires : + 31 % en zone urbaine, + 20 % en zone périurbaine et + 14 % en rural (par rapport à 2019). Une des premières explications de cet essor est la volonté des personnes de réduire leur usage des transports en commun suite à la période de pandémie. De plus, plusieurs mesures ont permis de développer davantage l'usage du vélo. En effet, l'Etat a mis en place conjointement des aides à l'achat (bonus vélo, prime à la conversion) et plusieurs mesures incitatives fiscales (forfait mobilités durables, réduction d'impôt pour les entreprises mettant à disposition de leurs salariés une flotte de vélos pour leurs déplacements domicile-travail).

PLUS DE 19 000 KILOMÈTRES DU SCHÉMA NATIONAL DES VÉLOROUTES EST RÉALISÉ

Au 1^{er} janvier 2021, le schéma national des véloroutes est réalisé à 76 % avec 430 nouveaux kilomètres réalisés en 2021 : 19 440 kilomètres du schéma national vélo sont ouverts sur les 25 670 km inscrits pour 2030 (figure F6-1). Au sein de ce réseau, le schéma « EuroVelo » (réseau de véloroutes trans-européennes) est achevé à 93 %. Élément incontournable du Plan vélo, le schéma national des véloroutes permet, en mobilisant les collectivités fédérées au sein de Vélo & Territoires⁷, de soutenir l'ambition d'atteindre 12 % de part modale du 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.

Figure F6-1 Schéma national des véloroutes en France



Source : Vélo & Territoires, mai 2021

⁶ Cette analyse repose sur un échantillon national de 205 compteurs représentatifs 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, dispersés sur le territoire français, comptabilisent automatiquement le nombre de passages à vélo. Issu des remontées volontaires des collectivités locales propriétaires de compteurs, le nombre de passages à vélo s'appuie à ce jour sur des compteurs qui ne sont pas répartis uniformément sur le territoire et dont le nombre est limité.

⁷ Le réseau de Vélo & Territoires rassemble les collectivités mobilisées pour le développement du vélo en France (régions, départements, intercommunalités, agglomérations, métropoles, EPCI, communes).

LES VENTES DE VÉLOS À ASSISTANCE ÉLECTRIQUE SONT EN HAUSSE

Le chiffre d'affaires du marché du vélo progresse tout au long de l'année 2021, les ventes en volume étant en augmentation de 4 % par rapport à 2020. Parmi les 2,8 millions de vélos vendus en 2021, près de 660 000 sont des VAE (soit + 28 % par rapport à 2020). Avec un prix moyen en baisse de 4 %, ils représentent 24 % des ventes en volume et 59 % en valeur (*source : Observatoire du cycle 2021*). L'achat de VAE est porté par la création de plusieurs aides de l'État : le bonus écologique vélo et l'élargissement de la prime à la conversion aux VAE depuis juillet 2021. En 2021, 8 759 bonus écologique « VAE » ont été versés pour un montant de 1,570 million d'euros et 366 primes à la conversion « VAE » ont été allouées. Le montant total des aides à l'achat de VAE a été multiplié par dix en 2021, pour atteindre 1,951 million d'euros. Par ailleurs, l'entrée en vigueur du marquage obligatoire des vélos neufs prévu par la loi d'orientation des mobilités (LOM) du 26 décembre 2019 offre aux usagers un nouveau moyen de lutter contre le vol : le nombre de vélos marqués et enregistrés dans le FNUCI (Fichier national unique des cycles identifiés) s'élève à 1,5 million fin 2021.