

LE TRANSPORT INTÉRIEUR DE VOYAGEURS

En 2023, le transport intérieur de voyageurs, tous modes confondus, recule légèrement (-0,6 %) à 1032 milliards de voyageurs-kilomètres, un niveau qui reste en retrait de celui d'avant crise (-4,3 % par rapport à 2019).

Exprimée en voyageurs-kilomètres et limitée aux transports intérieurs, la route reste prépondérante dans les déplacements de personnes. Mais, pour la troisième année consécutive, la part de la voiture particulière recule et s'établit désormais à 82 %, soit cinq points de moins qu'en 2020. Cette baisse se fait au profit des transports ferrés, dont la part modale a augmenté de près de 4 points par rapport à 2020 et s'élève à 11,3 % en 2023. La part des autobus, autocars et tramways s'accroît également en 2023 à 5,2 %, tandis que le transport aérien intérieur reste stable (1,3 % de part modale).

En 2023, la mobilité en voitures particulières, exprimée en voyageurs-kilomètres, recule de 1,6 % après deux années de croissance soutenue. Elle s'établit à un niveau inférieur d'environ 5 % à son niveau d'avant crise.

Le transport collectif routier, qui inclut les autocars, autobus et tramways, continue de progresser en 2023 (+12 %), mais reste en retrait de 11 % par rapport à son niveau de 2019. En Île-de-France, l'activité du réseau de bus a cependant été pénalisée par la pénurie de conducteurs. Les trois années de croissance consécutive n'ont pas encore permis de compenser la forte baisse de 2020 (-40 %) liée aux restrictions de déplacement.

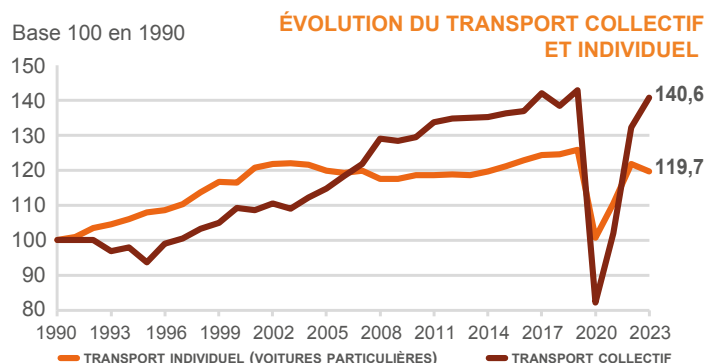
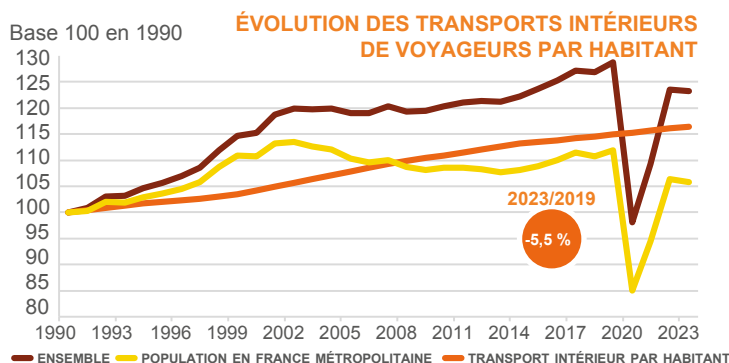
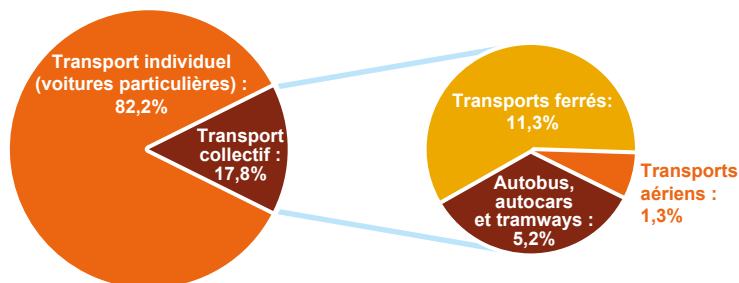
Le mode ferré, qui inclut les trajets en trains (TGV, TER, RER), mais aussi en métro, continue de croître en 2023 et est le seul mode qui a gagné

des voyageurs-kilomètres par rapport à 2019 (+6,4 %). Il a été fortement impacté par la crise COVID en 2020 (-42 %), mais a bénéficié les deux années suivantes d'une croissance de plus de 30 %, portée par le trafic TGV et l'accroissement de l'offre en longue distance (lignes Sud-Europe Atlantique, Bretagne-Pays de la Loire) et sur le réseau d'Île-de-France (ligne tramway).

Enfin, le transport aérien, qui avait perdu la moitié de ses flux et atteint un nombre de voyageurs historiquement bas en 2020, recule de 2 % en 2023, après deux années de croissance forte (de plus de 30 % chaque année). Le nombre de voyageurs-kilomètres pour le transport aérien reste donc en retrait de plus de 18 % par rapport à 2019.

RÉPARTITION DU TRANSPORT INTÉRIEUR DE VOYAGEURS PAR MODE EN 2023

-0,6 %
Baisse du transport
intérieur de
voyageurs en 2023



Sources : MTE/SDES, INSEE

La mobilité des personnes est bien évidemment liée à l'économie, comme pour le transport de marchandises, mais elle intègre aussi une dimension sociale, à savoir la rencontre entre les hommes, qui demeure indispensable.

Si le transport de marchandises est davantage lié à la sphère productive, tant industrielle qu'artisanale ou agricole, la mobilité des personnes couvre un champ économique nettement plus vaste. Les navettes domicile-travail en constituent un socle important, mais le développement de l'économie, y compris tertiaire, est également dépendant de la mobilité des personnes (services de santé, loisirs, tourisme etc.).

Les déterminants du choix des modes de transport se situent dans l'origine-destination, la distance, les temps et les contraintes individuelles (volumes transportées, horaires etc...). Le développement

de nouveaux services de transport individuel élargit également le choix modal.

Le transport de personnes nécessite, pour chaque mode, des investissements importants, amortis généralement sur une longue période, pour construire et entretenir les infrastructures.

En exprimant la mobilité en voyageurs-kilomètres, les véhicules légers apparaissent dominants dans les transports intérieurs de voyageurs. L'expression en nombre de déplacements quotidiens, notamment en zone urbaine dense où les transports en commun et d'autres modes (vélos, motos, etc.) jouent un rôle important, ou en voyageurs-kilomètres pour les déplacements internationaux à longue distance, montre le champ de pertinence de chaque mode et leur complémentarité.

Le transport intérieur de voyageurs, exprimé en voyageurs-kilomètres rapporté au nombre d'habitants, a progressé continuellement entre 1990 et 2002 (+1,1 % par an). Puis, en raison notamment de la hausse des prix des carburants, un palier semble avoir été atteint et une baisse moyenne de 0,4 % a été observée entre 2002 et 2013. A partir de 2014, le transport intérieur de voyageurs par habitant a augmenté à nouveau, en lien avec l'augmentation de la mobilité individuelle, mais à un rythme annuel moyen faible (+0,5 % entre 2014 et 2019).

La crise de 2020 a constitué une rupture historique avec un recul des flux par habitant de 24 %. Puis, ceux-ci ont de nouveau progressé en 2021 et 2022, mais se stabilisent en 2023, se rapprochant du niveau observé en 2019.