

LE TRANSPORT INTÉRIEUR DE VOYAGEURS

En 2024, le transport intérieur de voyageurs, tous modes confondus, augmente de 0,9 % à 1 047 milliards de voyageurs-kilomètres, un niveau qui remonte depuis 2020, mais reste en retrait de 2,9 % par rapport à 2019.

Exprimée en voyageurs-kilomètres et limitée aux transports intérieurs, la route reste prépondérante dans les déplacements de personnes. Depuis 2020, où la part de la voiture particulière avait atteint un pic à 87 %, elle est en recul et s'établit à 81,8 % en 2024. Cependant, par rapport à l'avant-covid, elle n'est en repli que d'un point (82,8 % en 2019). La part modale du transport ferré s'établit, quant à elle, à 11,8 % en 2024, contre 10,1 % en 2019, après être passée par un creux exceptionnel en 2020 (7,5 %). La part des autobus, autocars et tramways ont également augmenté, depuis le creux de 2020, sans retrouver le niveau de 2019 (5,2 % en 2024, contre 5,6 % en 2019), tandis que la part du transport aérien

intérieur diminue légèrement (1,2 % en 2024, contre 1,5 % en 2019).

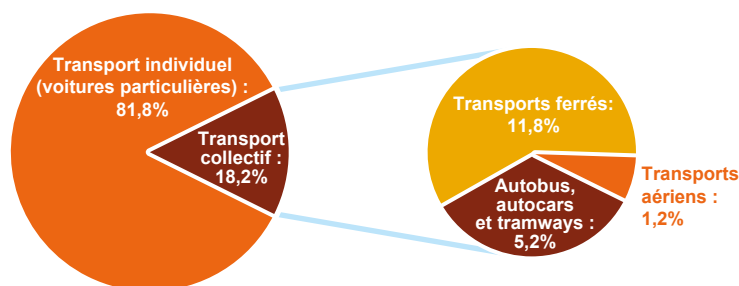
En 2024, la mobilité en voitures particulières, exprimée en voyageurs-kilomètres, se stabilise après le recul observé l'an passé. Elle s'établit à un niveau inférieur d'environ 4,1 % à son niveau d'avant crise.

Le transport collectif routier, qui inclut les autocars, autobus et tramways, progresse de 2,3 % en 2024, mais reste toujours en retrait par rapport à son niveau de 2019 (-10 %). Le transport en autocars est en légère hausse en 2024 (+1,1 %). Il reste inférieur à son niveau d'avant-crise (-12 %) mais le sous-segment du transport interurbain régulier librement organisé (dits autocars « Macron ») poursuit sa forte progression (+11,8 % par rapport à 2019).

Le mode ferré, qui inclut les trajets en trains (TGV, TER, RER), mais aussi en métro, continue de croître fortement en 2024 (+5,9 %) et dépasse désormais de 13 % son niveau d'avant-crise. Sa croissance est tirée par celle des TGV et du développement des offres à bas coût de la SNCF, mais aussi par le trafic sur les autres lignes (trains interurbains et TER), notamment tiré par les Jeux olympiques et paralympiques de Paris à l'été 2024. Deux nouvelles lignes de trains de nuit ont également vu le jour en 2024, portant à cinq leur nombre total.

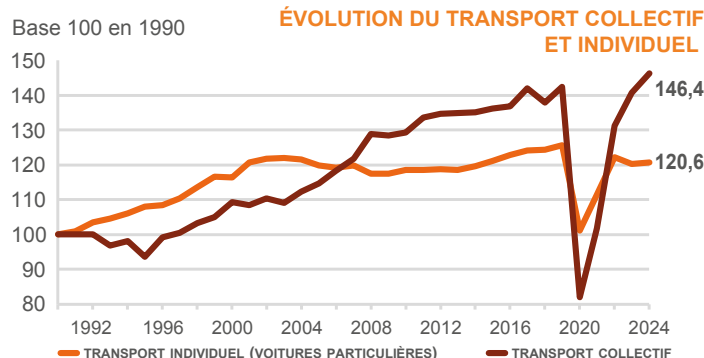
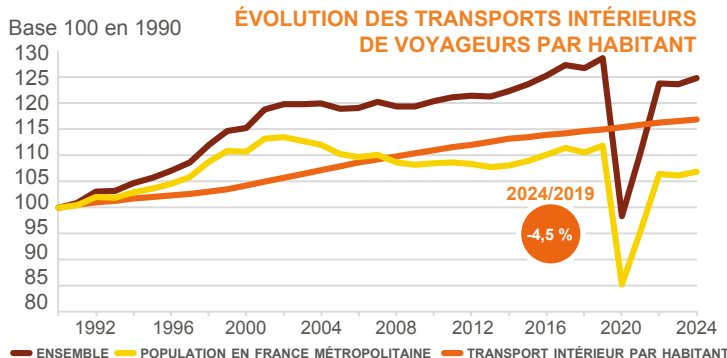
Enfin, le transport aérien, qui avait perdu la moitié de ses flux et atteint un nombre de voyageurs historiquement bas en 2020, recule pour la deuxième année consécutive (-4,6 % en 2024), après deux années de croissance mécaniquement forte en 2021 et 2022. Le nombre de voyageurs-kilomètres pour le transport aérien reste donc en fort retrait (-22 %) par rapport à 2019.

RÉPARTITION DU TRANSPORT INTÉRIEUR DE VOYAGEURS PAR MODE EN 2024



+0,9 %

Hausse du transport intérieur de voyageurs en 2024



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 transportés, 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. À 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 %. Depuis, la mobilité par habitant a de nouveau progressé, mais se stabilise en 2023 et 2024 à un niveau qui reste inférieur de 4,5 % à celui antérieur à la crise.