partie F

Le transport de voyageurs

— En 2023, le transport intérieur de voyageurs se stabilise : 1033 milliards de voyageurs-kilomètres ont été réalisés, en deçà de 4,3 % par rapport à 2019. Les transports par véhicules particuliers reculent légèrement (- 1,6 %) après deux années de hausse, et dominent toujours largement le transport intérieur de voyageurs (82,2 %).
Le transport collectif poursuit sa reprise en 2023 (+ 6,4 %) et se rapproche de son niveau de 2019 (- 1,5 % par rapport à 2019). La reprise du transport collectif urbain est plus forte en province (+ 8,1 %) qu'en Île-de-France (+ 0,8 %). Le transport ferroviaire atteint un niveau inégalé en 2023 (+ 8,1 % par rapport à 2019). Le transport intérieur aérien est en léger repli (- 2,0 % par rapport à 2022) et le trafic maritime, mesuré en nombre de passagers, poursuit sa hausse (+ 20,3 % par rapport à 2022).
En 2023, parmi les personnes se rendant sur leur lieu de travail, 4,0 % y vont principalement à vélo ; cette part a doublé en huit ans.
La qualité de service, affectée par des mouvements sociaux et par des évènements météorologiques majeurs, se détériore en 2023 pour la quasi-totalité des transports.

Le transport de voyageurs en 2023

Extrait du *Bilan annuel des transports en 2023*, SDES, Datalab, novembre 2024

>

F1. Synthèse : le transport intérieur de voyageurs

En 2023, le transport intérieur de voyageurs diminue légèrement (- 0,3 %), et se stabilise au-dessous de son niveau d'avant-crise (- 4,3 % par rapport à 2019). La baisse est principalement due aux transports par véhicules particuliers qui, après une forte hausse entre 2020 et 2022, diminuent de 1,6 %. Le transport aérien intérieur baisse également (-2,0 %). À l'inverse, les transports collectifs routiers et les transports ferrés augmentent fortement.

L'activité totale du transport de voyageurs représente 1032,9 milliards de voyageurs-kilomètres en 2023. Le transport intérieur de voyageurs est toujours largement dominé par le transport individuel en véhicules particuliers (82,2 %) - *(figure F1-1)*. Sa part diminue de 1,1 point en 2023 par rapport à 2022 au bénéfice des transports ferrés et transports collectifs routiers (+ 0,6 point pour chacun par rapport à 2022). Les transports ferrés représentent ainsi 11,3 % des voyageurs-kilomètres en 2023. La part des transports collectifs routiers atteint 5,2 %. La part du transport aérien dans le transport intérieur de voyageurs reste marginale (1,3 %). Ces parts modales ne prennent pas en compte le transport maritime, les déplacements à vélo et la marche.

Figure F1-1 **Transport intérieur de voyageurs par mode en 2023**
Parts modales en % des voyageurs-kilomètres

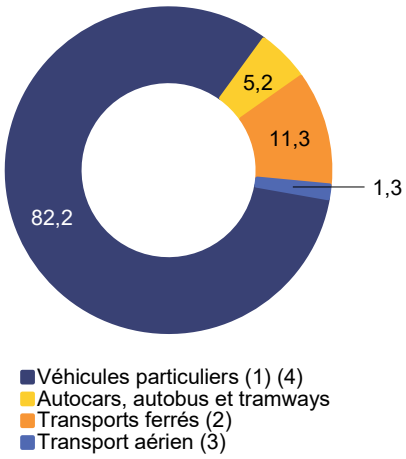
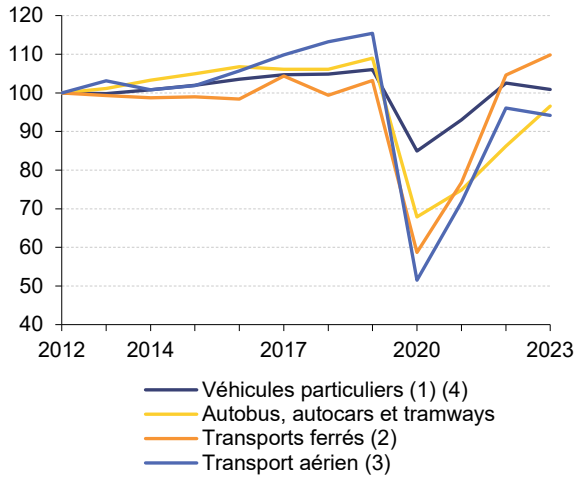


Figure F1-2 **Évolution du transport intérieur de voyageurs par mode** (4)
En indice base 100 en 2012 (en voyageurs-kilomètres)



(1) Y compris véhicules immatriculés à l'étranger, deux-roues motorisés et véhicules utilitaires légers.
(2) Trains, RER et métros.
(3) Vols intérieurs à la métropole uniquement.
(4) Les véhicules utilitaires légers (VUL) sont désormais comptabilisés dans les véhicules particuliers, série rétropolée à partir de 2012.
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) - (estimations SDES pour 2023) ; UTP*

PREMIER RECUL POUR LE TRANSPORT INDIVIDUEL DEPUIS 2020

Le nombre de voyageurs-kilomètres réalisés en véhicules particuliers (y compris étrangers) s'établit à 849,5 milliards en 2023 *(figure F1-3)*. Il est en baisse (- 1,6 %) par rapport à 2022 et rompt la tendance à la hausse observée entre 2020 et 2022, après la forte chute observée pendant la crise sanitaire *(figure F1-2)*.

LE TRANSPORT COLLECTIF POURSUIT SA REPRISE

Le transport collectif augmente de 6,4 %, en nombre de voyageurs-kilomètres, par rapport à 2022 et se rapproche de son niveau de 2019 (- 1,5 % par rapport à 2019).

Les 116,4 milliards de voyageurs-kilomètres effectués en transports ferrés représentent 63,4 % du transport collectif. En 2023, le transport ferroviaire reste le premier mode de transport collectif pour les déplacements et atteint 107,0 milliards (+ 5,4 % par rapport à 2022 et + 8,1 % par rapport à 2019). Cette hausse est portée par tous les types de trains : TER (+ 9,1 % par rapport à 2022), trains à grande vitesse (+ 5,2 %), trains interurbains (+ 3,6 %) et trains et RER d'Île-de-France (+ 2,4 %).

Avec 53,8 milliards de voyageurs-kilomètres, les transports collectifs routiers (autobus, autocars et tramways) représentent 29,3 % du transport collectif intérieur en 2023, soit 1,5 point de plus qu'en 2022. En hausse de 15,1 % en 2023, le transport en autocars reste inférieur à son niveau d'avant-crise (- 13,0 % par rapport à 2019). En particulier, le transport interurbain régulier librement organisé (dits autocars « Macron ») augmente de 9,5 % par rapport à 2022 mais demeure très en deçà de son niveau de 2019 (- 15,4 % par rapport à 2019). Quant au transport occasionnel en autocars étrangers, avec 6,5 milliards de voyageurs-km en 2023, il retrouve son niveau d'avant-crise.

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

	Niveau 2023	Évolutions annuelles			
		2021	2022	2023	2023/2019
Transport individuel en véhicules particuliers	**849,5**	**9,5**	**10,2**	**- 1,6**	**- 4,9**
Transports collectifs	**183,4**	**24,1**	**29,5**	**6,4**	**- 1,5**
Transports routiers	**53,8**	**10,2**	**15,2**	**12,0**	**- 11,4**
Autocars (1)	39,6	6,5	16,1	15,1	- 13,0
dont autocars « Macron »	2,4	27,2	85,6	9,5	- 15,4
dont occasionnel en autocars étrangers	6,5	18,7	10,1	199,4	- 0,4
Autobus et tramways	14,2	20,3	13,1	4,3	- 6,7
Île-de-France	5,7	19,6	7,5	- 0,2	- 16,3
Hors Île-de-France (2)	8,5	21,0	17,5	7,5	1,2
Transports ferrés	**116,4**	**30,8**	**36,3**	**5,0**	**6,4**
Transport ferroviaire	107,0	30,8	36,9	5,4	8,1
Trains à grande vitesse	64,6	31,6	41,0	5,2	9,6
Trains interurbains (dont « TET ») (3)	3,9	42,5	19,5	3,6	- 26,7
Trains sous convention des conseils régionaux (4)	20,8	33,2	32,3	9,1	36,0
Trains et RER d'Île-de-France	17,7	23,4	32,3	2,4	- 8,9
Métros	9,4	30,1	30,2	0,9	- 9,4
Île-de-France	6,9	34,8	32,7	- 2,3	- 12,1
Hors Île-de-France (2)	2,5	18,4	23,3	10,4	- 1,5
Transports aériens (5)	**13,2**	**39,3**	**34,0**	**- 2,0**	**- 18,4**
Ensemble	**1 032,9**	**11,4**	**13,0**	**-0,3**	**-4,3**

(1) Transport occasionnel, régulier (dont autocars SNCF), scolaire et de personnel.
(2) Le niveau de 2023 est estimé par le SDES à partir des indicateurs de conjoncture de l'UTP.
(3) Sous convention avec l'État et non conventionnés (hors trains à grande vitesse).
(4) Trains sous convention des conseils régionaux (hors Île-de-France et Corse). Y compris les « express d'intérêt régional ».
(5) 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) - (estimations SDES pour 2023) ; UTP ; DGAC*

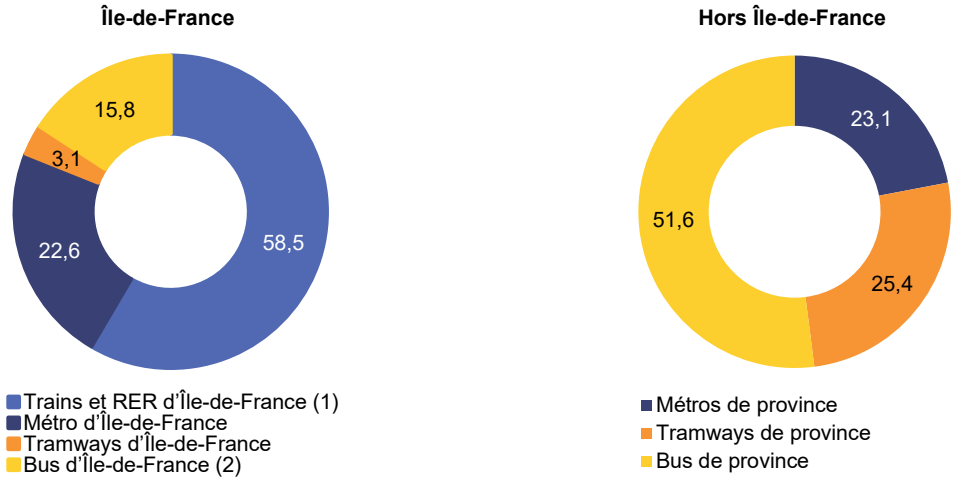
LE TRANSPORT COLLECTIF URBAIN PROGRESSE

Le transport collectif urbain (TCU) regroupe les autobus, les tramways, les métros et, en Île-de-France, les trains et RER[1]. En 2023, il croît de 2,7 % en voyageurs-kilomètres *(figure F1-5)* mais ne retrouve pas son niveau d'avant la pandémie (- 8,3 % par rapport à 2019). Cette reprise est plus forte en province (+ 8,1 %) qu'en Île-de-France (+ 0,8 %) où les réseaux avaient connu une hausse importante l'année précédente.

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

Parmi les 41,4 milliards de voyageurs-kilomètres réalisés en TCU, 73,3 % l'ont été en Île-de-France et 26,7 % en province. Sur le territoire francilien, les parts des métros et des tramways avoisinent leur niveau d'avant-crise, tandis que la part des autobus, pénalisée par une pénurie de conducteurs, baisse de 1,3 point. En Île-de-France, les trains et RER constituent le trafic de voyageurs le plus important (58,5 %) - *(figure F1-4)* tandis qu'en province, les modes de transport collectif urbain privilégiés sont les modes de surface (76,9 %).

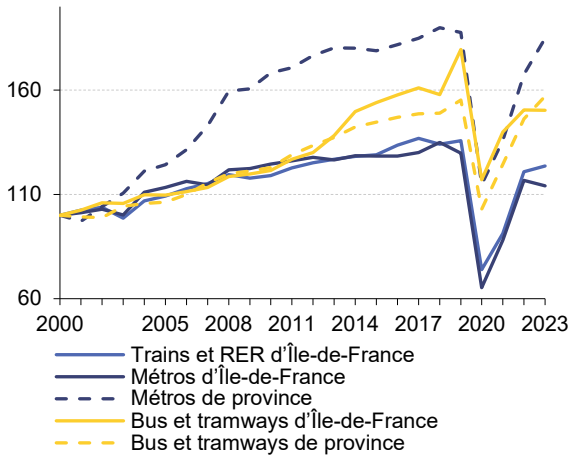
Figure F1-4 **Répartition des réseaux de transport collectif urbain en 2023**
Parts en % des voyageurs-kilomètres



(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*

Champ : France métropolitaine.
***Source** : calculs SDES, à partir des indicateurs de conjoncture de l'UTP et de l'enquête annuelle sur les transports collectifs urbains (DGITM, Cerema, Gart, UTP, CGDD) - (estimations SDES pour 2023)*

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



Champ : France métropolitaine.
***Sources** : SDES, d'après Île-de-France Mobilités-Omnil, Enquête annuelle sur les transports collectifs urbains (DGITM, Cerema, Gart, UTP, CGDD) - (estimations SDES pour 2023) ; UTP ; DGAC*

LE TRANSPORT AÉRIEN AMORCE UN LEGER REPLI

En 2023, le transport intérieur aérien est en léger repli (- 2,0 % de voyageurs-kilomètres). En métropole, la fréquentation des liaisons transversales est quasi stable (province-province, - 0,5 % par rapport à 2022 en nombre de passagers) tandis que celle des liaisons radiales diminue (Paris-province, - 2,6 % par rapport à 2022 en nombre de passagers). À l'inverse, le nombre de passagers entre la métropole et l'international augmente de 21,1 % mais reste en deçà de son niveau d'avant-crise (- 2,9 % par rapport à 2019). Le trafic entre la métropole et les outre-mer enregistre une légère hausse (+ 1,0 %) et avoisine son niveau de 2019 (- 0,3 % par rapport à 2019).

LE TRANSPORT MARITIME CONTINUE DE PROGRESSER

Avec près de 26,5 millions de passagers en 2023 dans les principaux ports maritimes de voyageurs français, le trafic de passagers augmente de nouveau (+ 20,3 %, après + 78,4 % en 2022) et se rapproche du niveau d'avant la crise sanitaire (- 4,2 % par rapport à 2019). Il augmente dans les ports de Manche et mer du Nord (+ 28,1 %), en Méditerranée (+ 9,6 %) et très nettement dans les outre-mer (+ 66,9 %), sous l'effet du redémarrage de l'activité de croisière (*figure F1-6*).

Quasiment inexistant en 2020 et 2021, le trafic de croisiéristes reprend au printemps 2022 et bénéficie de la réouverture à partir d'octobre 2022 des ports d'outre-mer à la croisière. Dans ces départements d'outre-mer, le nombre de croisiéristes en 2023 (près de 726 000) est multiplié par près de cinq en un an. Avec 5,3 millions de passagers croisiéristes sur l'ensemble de l'année dans les principaux ports français, le trafic des croisières augmente de 65,7 % par rapport à 2022 et se situe 13,2 % au-dessus de son niveau de 2019.

Avec 21,2 millions de passagers en 2023, le trafic hors croisiéristes représente 80,1 % du total du trafic maritime de voyageurs. Il augmente de nouveau de 12,6 % en 2023, après + 59,9 % en 2022. Le trafic hors croisiéristes transmanche augmente également en 2023 (+ 27,5 %, après + 103,6 % en 2022). Il est essentiellement constitué des échanges avec le Royaume-Uni (92,9 % en 2023) et plus des trois quarts le sont avec le port de Douvres. En revanche, le trafic hors croisières méditerranéen diminue de 2,7 % par rapport à 2022, mais après avoir rebondi plus tôt que le trafic sur la Manche et la mer du Nord.

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

	Niveau 2023			Évolution annuelle 2023/2022		
	Hors croisières	Croisières	Ensemble	Hors croisières	Croisières	Ensemble
Métropole	20 164	4 529	**24 693**	12,6	49,9	**18,0**
Mer du Nord et Manche	11 568	587	**12 155**	27,5	43,0	**28,1**
Méditerranée	8 596	3 942	**12 538**	-2,7	51,0	**9,6**
Outre-mer	1 009	726	**1 736**	13,2	388,2	**66,9**
Ensemble des ports français	**21 173**	**5 255**	**26 428**	**12,6**	**65,8**	**20,3**

***Source** : SDES*

LA QUALITÉ DE SERVICE SE DÉGRADE

En 2023, la qualité de service, affectée par des mouvements sociaux et par des évènements météorologiques majeurs, se détériore pour la quasi-totalité des transports : le nombre d'annulations de train est en légère hausse, les retards des vols aériens augmentent pour la troisième année consécutive et la ponctualité se dégrade sur les réseaux de surface de l'Île-de-France (bus, tramways, RER et Transilien). En revanche, la qualité des services des autocars SLO s'améliore avec moins de retards et autant d'annulations.

F2. Transport collectif urbain

Avec 44,4 milliards de voyageurs-kilomètres en 2023, le transport collectif urbain représente 22,6% du transport collectif. Il augmente légèrement de 2,7% par rapport à 2022 mais reste en deçà de son niveau d'avant crise (- 8,3 % par rapport à 2019). La poursuite de la reprise du trafic est plus forte sur les réseaux de province (+ 8,1 % par rapport à 2022) que sur ceux d'Ile-de-France (+ 0,8 %) qui avaient connu une hausse plus importante en 2022.

LE TRAFIC EN ÎLE-DE-FRANCE SE STABILISE

En 2023, 30,4 milliards de voyageurs-kilomètres ont été réalisés en Île-de-France, soit une hausse de 0,8 % par rapport à 2022 (*figure F2-1)*. Les transports en commun d'Île-de-France ont été impactés par les grèves contre la réforme des retraites mais aussi par les difficultés persistantes de recrutements de conducteurs de bus. Le trafic des métros baisse de 2,3 % de voyageurs-kilomètres au profit des trains et RER qui en gagnent 2,4 %. Le trafic du tramway croît de 7,2 %. Le transport par bus baisse légèrement de 1,5 % : la situation est très contrastée selon les zones : le trafic baisse à Paris (- 3,7 %) et en grande couronne (- 2,5 %) mais progresse en petite couronne (+ 2,6 %).

En 2023, la part des voyageurs-kilomètres transportés sur les différents segments en Île-de-France est relativement stable pour les réseaux souterrains et pour les réseaux de surface : elle s'établit à 81,1 % pour les modes ferrés (58,5 % en trains et RER, 22,6 % en métros), 3,1 % pour les tramways et 15,8 % pour les bus.

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

	Niveau 2023	Évolutions annuelles			
		2021	2022	2023	2023/ 2019
Île-de-France	**30 355**	**24,9**	**26,8**	**0,8**	**- 11,1**
Modes ferrés	24 607	26,5	32,4	1,0	- 9,8
Trains et RER (1)	17 747	23,4	32,3	2,4	- 8,9
Métro	6 860	34,8	32,7	- 2,3	- 12,1
Tramways (2)	951	15,6	18,8	7,2	- 6,2
Autobus	4 797	20,3	5,7	- 1,5	- 18,0
Paris	493	6,7	1,5	- 3,7	- 29,4
Petite couronne	1 566	14,4	2,4	2,6	- 19,2
Grande couronne (3)	2 652	28,2	7,4	- 2,5	- 14,5
Noctiliens (4)	86	- 0,1	41,0	- 22,1	- 23,5
Province (5)(6)	**11 049**	**20,4**	**18,7**	**8,1**	**0,5**
Métros	2 549	18,4	23,3	10,4	- 1,5
Tramways et autobus	8 499	21,0	17,5	7,5	1,2
Ensemble TCU	**41 404**	**23,6**	**24,7**	**2,7**	**- 8,3**

(1) Y compris RER exploités par la RATP et les lignes T4 et T11 Express du tramway.
(2) Données comprenant depuis 2014 uniquement les tramways RATP
(3) Données rétropolées de 2000 à 2018, suite à un changement de méthode de calcul de l'Omnil en 2019.
(4) Noctiliens RATP et SNCF.
(5) Le niveau de 2023 est estimé par le SDES à partir des indicateurs de conjoncture de l'UTP.
(6) 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 (Omnil, RATP, SNCF) ; enquêtes annuelles transport collectif urbain (DGITM, Cerema, Gart, UTP, CGDD) ; UTP*

HAUSSE DU TRAFIC EN PROVINCE

En 2023, le transport collectif urbain de province progresse de nouveau (+ 8,1 %) et retrouve quasiment son niveau d'avant-crise (- 0,5 % par rapport à 2019). Le trafic augmente aussi bien pour le transport par métro (+ 10,4 %) que pour le transport par tramway ou bus (+ 7,5 %).

UNE OFFRE KILOMÉTRIQUE CONTRASTÉE EN PROVINCE

Parmi les 308 ressorts territoriaux des autorités organisatrices de la mobilité (RTAOM) de France métropolitaine, 205 d'entre eux desservent plus de 50 000 habitants. En 2023, il existe :

- 31 RTAOM desservant plus de 250 000 habitants ;
- 69 RTAOM de 100 000 habitants à moins de 250 000 habitants ;
- 105 RTAOM de 50 000 habitants à moins de 100 000 habitants.

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

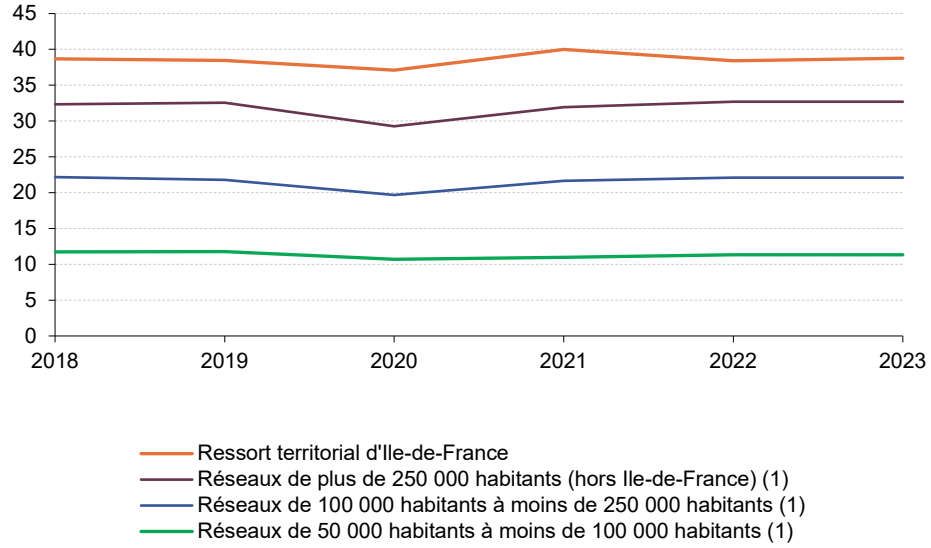
- 33 véhicules-kilomètres/habitant dans les RTAOM desservant plus de 250 000 habitants ;
- 22 véhicules-kilomètres/habitant dans les RTAOM de 100 000 habitants à moins de 250 000 habitants ;
- 11 véhicules-kilomètres/habitant dans les RTAOM de 50 000 habitants à moins de 100 000 habitants.

En 2023, l'offre kilométrique totale pour ces 205 RTAOM est de 24 véhicules-kilomètres/habitant.

L'OFFRE KILOMÉTRIQUE EN ÎLE-DE-FRANCE AUGMENTE LÉGÈREMENT

Aux 205 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 Transilien. De ce fait, l'offre kilométrique y est beaucoup plus élevée. En 2023, l'offre kilométrique en Île-de-France augmente de 1 % par rapport à l'année 2022 et atteint 39 véhicules-kilomètres/habitant.

Figure F2-2 **Évolution de l'offre kilométrique de transport collectif urbain**
Offre kilométrique annuelle, selon la taille des réseaux (en véhicules-kilomètres par habitant)



(1) Le niveau de 2023 est estimé par le SDES à partir des indicateurs de conjoncture de l'UTP.
***Sources** : SDES, d'après Île-de-France Mobilités (Omnil, RATP, SNCF) ; enquêtes annuelles transport collectif urbain (DGITM, Cerema, Gart, UTP, CGDD)*

F3. Transport ferroviaire de voyageurs

Avec 107 milliards de voyageurs-kilomètres transportés en 2023, le transport ferroviaire de voyageurs, hors navettes Eurotunnel, représente 58,3 % du transport collectif. Après deux années de forte hausse à la suite de la sortie de la crise de la Covid-19 et un niveau 2022 supérieur à celui de 2019, le transport ferroviaire de voyageurs augmente de nouveau de 5,4 % en 2023 pour atteindre un niveau historique.

LE TRAFIC FERROVIAIRE ATTEINT SON PLUS HAUT NIVEAU EN 2023

Après les années 2020 et 2021 marquées par la crise de la Covid-19, le trafic connaît un essor significatif à partir du deuxième trimestre 2022. En 2023, il est toutefois perturbé par les grèves contre la réforme des retraites du mois de mars, ainsi que par l'éboulement en Maurienne fin août qui a coupé la liaison ferroviaire à grande vitesse qui relie la France et l'Italie. Néanmoins, il augmente de 5,4 % par rapport à 2022 et atteint un niveau historique avec 107,0 milliards de voyageurs-kilomètres transportés. Sur longue période, le trafic ferroviaire de voyageurs a augmenté de plus de 13 % entre 2018 et 2023, au rythme moyen de 2,5 % par an, après une relative stabilité entre 2008 et 2018 autour de 95 milliards de voyageurs-kilomètres *(figures F3-1* et *F3-2)*.

LE TRANSPORT EN TRAIN À GRANDE VITESSE PORTE LA DYNAMIQUE DU TRAFIC

Le trafic de voyageurs sur les trains à grande vitesse (TAGV) représente 60,4 % du transport ferroviaire de voyageurs en 2023 et augmente de 5,2 % en 2023. Il atteint un niveau record pour la seconde année de suite : entre 2018 et 2023, le nombre de voyageurs-kilomètres transportés en TAGV a augmenté en moyenne de 2,9 % par an. Cette augmentation moyenne sur cinq ans est due notamment à la mise en service en juillet 2017 des lignes Bretagne-Pays de la Loire et Sud-Europe-Atlantique, ainsi qu'à la mise en place d'offres à bas coût par la SNCF.

APRÈS LES TRANSFERTS AUX RÉGIONS, LE TRAFIC DES TRAINS INTERURBAINS SE STABILISE

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. Entre 2017 et 2020, une quinzaine de lignes TET[2] sont passées sous l'autorité de régions, leur trafic étant alors décompté avec celui des trains express régionaux (TER) : entre 2018 et 2023, la baisse apparente du trafic de trains interurbains, de 6,7 % en moyenne par an, est principalement liée à ce transfert. En 2023, le trafic des trains interurbains hors TAGV se stabilise (+ 3,6 %) et représente 3,6 % du trafic. L'État envisage de redynamiser le développement des lignes TET, notamment avec le retour d'un réseau important de trains de nuit. Au 1er janvier 2024, l'État est autorité organisatrice de 13 lignes TET.

LE TRANSPORT EN TER ATTEINT UN NOUVEAU NIVEAU RECORD EN 2023

Le transport en trains sous convention des conseils régionaux répond principalement aux usages du quotidien, comme les déplacements domicile-travail. En 2023, le trafic en TER augmente de 9,1 % et dépasse de 36 % son niveau de 2019, avant le début de la crise sanitaire. Il représente ainsi 19,4 % du trafic. Sur cinq ans, le trafic augmente de 8,5 % par an en moyenne, notamment sous l'effet du transfert de lignes TET sous l'autorité des régions.

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

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

LE TRAFIC FRANCILIEN DES TRAINS RESTE DURABLEMENT AFFECTÉ PAR LA CRISE SANITAIRE

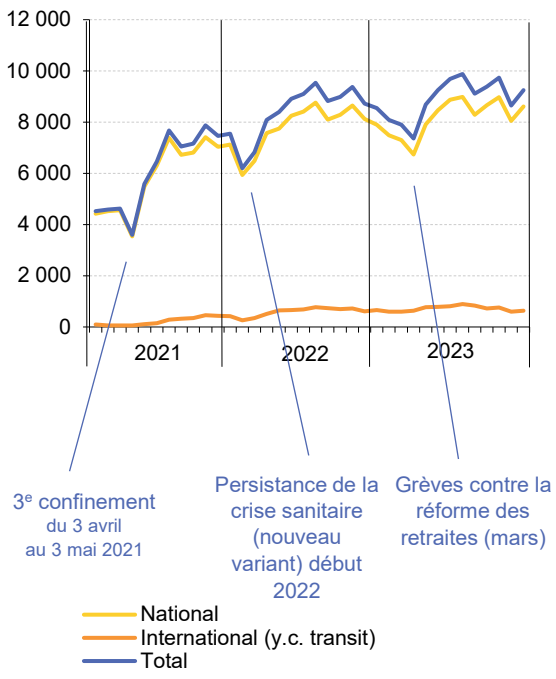
En 2023, le trafic des trains et RER d'Île-de-France augmente de 2,4 %, plus faiblement que celui des autres services. Les Transiliens et RER n'ont toujours pas retrouvé leur niveau d'avant la crise sanitaire (- 8,9 % par rapport à 2019), notamment du fait d'un recours accru au télétravail. Avec 17,7 milliards de voyageurs-kilomètres transportés, leur part représente 16,6 % du transport ferroviaire de voyageurs en 2023, contre environ 20 % sur la période 2014-2019. Sur cinq ans, le trafic des trains et RER d'Île-de-France accuse ainsi une baisse de 1,6 % en moyenne par an.

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

	Niveau 2023	Évolutions annuelles			Évolution annuelle moyenne
		2021	2022	2023	2018/2023
Trains à grande vitesse (1)	64 571	31,6	41,0	5,2	2,9
Trains interurbains (dont « TET ») (1) (2)	3 874	42,5	19,5	3,6	- 6,7
Trains sous convention des conseils régionaux (dont « TER ») (3)	20 760	33,2	32,3	9,1	8,5
Total hors RER et trains sous convention Île-de-France Mobilités	**89 205**	**32,5**	**37,9**	**6,0**	**3,4**
Trains et RER d'Île-de-France (4)	17 747	23,4	32,3	2,4	- 1,6
Total	**106 953**	**30,8**	**36,9**	**5,4**	**2,5**

(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.
Note : les données TAGV 2017-2022 ont été révisées à la baisse suite à une correction des distances.
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



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

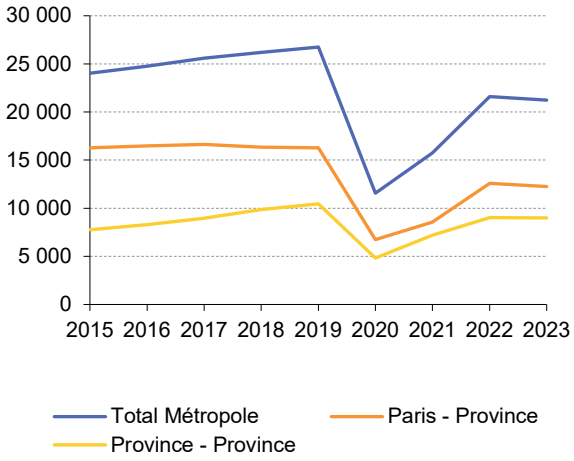
F4. Transport aérien de voyageurs

En 2023, le transport aérien métropolitain représente 7,2 % du transport collectif de voyageurs (en voyageurs-kilomètres) en France. Le transport aérien de voyageurs poursuit son redécollage, mais ne rattrape pas son niveau de 2019 (- 5,5 %). Le trafic entre la métropole et l'international, en hausse en 2023 (+ 21,1 %) avoisine son niveau d'avant crise (- 2,9 % par rapport à 2019), et est le principal contributeur à la croissance du transport aérien total (+ 17,1 %). Le nombre de passagers sur les vols intra-métropole est, à l'inverse, en léger recul par rapport à 2022 (- 1,7 %). La fréquentation des aéroports en métropole et en outre-mer augmente de 14,2 %, en lien avec la reprise du trafic aérien.

EN MÉTROPOLE, LE TRAFIC AÉRIEN EST EN LÉGER REPLI

Après une forte hausse (+ 37,1 %) en 2022, le nombre de passagers sur les vols intra-métropole en 2023 (21,2 millions) est en léger repli (- 1,7%) *(figure F4-1)*. La fréquentation des liaisons transversales province-province est quasi stable (- 0,5 %). Celle des liaisons radiales Paris-province diminue (- 2,6 %), certaines lignes connaissant une baisse importante (- 8,1 % pour Paris-Toulouse et - 6,2 % pour Paris-Montpellier) par rapport à 2022. Les politiques de sobriété énergétique incitant à utiliser des modes de déplacement moins carbonés et le recours accru aux réunions à distance ont pu jouer sur la fréquentation des vols intra-métropole.

Figure F4-1 **Évolution du nombre de passagers sur les vols intra-métropole**
En milliers



Source : *DGAC, 2023*

LE TRANSPORT AÉRIEN INTERNATIONAL APPROCHE DU NIVEAU ATTEINT AVANT LA PANDÉMIE

Avec 138,6 millions de passagers (81,7 % du trafic) en 2023, le nombre de passagers de métropole sur les vols internationaux augmente de 21,1 % par rapport à 2022 *(figure F4-2*), et atteint quasiment son niveau d'avant la pandémie (- 2,9 % par rapport à 2019). En 2023, près des deux tiers des passagers voyagent en Europe, l'Espagne et l'Italie étant les premières destinations. Le trafic aérien vers l'Amérique du Nord poursuit sa hausse (+ 18,9 % par rapport à 2022) et avoisine son niveau d'avant crise (- 3,0 % par rapport à 2019). Les liaisons de la métropole vers l'Afrique augmentent de nouveau (+ 27,5 % par rapport à 2022) et dépassent le niveau de 2019 (+ 13,2 % par rapport à 2019). Le nombre de passagers vers l'Asie est également en hausse (+ 45,7 %) mais demeure en deçà de son niveau d'avant crise (- 21,1 % par rapport à 2019) ; le trafic vers la Chine est multiplié par six par rapport à 2022 mais reste inférieur de 71,6 % à son niveau d'avant pandémie.

LA FRÉQUENTATION DES AÉROPORTS POURSUIT SA REPRISE

En lien avec la reprise du trafic aérien, le nombre de passagers embarqués ou débarqués dans les aéroports de France métropolitaine en 2023 augmente de 14,4 % par rapport à 2022 sans atteindre son niveau de 2019 (- 7,5 *%) (figure F4-3)*. La fréquentation des aéroports de Paris est en hausse (+ 17,3 % pour Paris-Charles de Gaulle et + 10,6 % pour Paris-Orly) et s'établit à 92,3 % de son niveau d'avant la pandémie. S'agissant des aéroports de province, l'augmentation du nombre de passagers en 2023 (+ 13,7 %) est portée par les liaisons internationales (+ 23,9 %), mais ne permet toutefois pas de retrouver le niveau de 2019 (- 7,4 %). En outre-mer, la fréquentation des aéroports progresse également en 2023 (+ 11,4 %) et rattrape quasiment son niveau d'avant crise (- 2,2 % par rapport au niveau de 2019).

Figure F4-2 **Transport aérien de passagers**
Niveau en milliers de passagers [1] ; évolutions en %

	Niveau 2023	Évolutions annuelles			
		2021	2022	2023	2023/ 2019
Total métropole	**164 673**	**31,1**	**106,5**	**16,9**	**- 5,5**
Métropole - métropole	21 234	36,2	37,1	- 1,7	- 20,6
dont Paris - province	*12 250*	*27,1*	*46,7*	*- 2,6*	*- 24,8*
dont province - province	*8 984*	*48,9*	*25,7*	*- 0,5*	*- 14,1*
Métropole - international	138 602	30,6	131,9	21,1	- 2,9
dont Paris - international	*82 678*	*28,1*	*128,8*	*19,2*	*- 4,9*
dont province - international	*55 924*	*34,6*	*136,9*	*23,9*	*0,3*
Métropole - outre-mer	4 837	17,0	55,3	1,0	-0,3
Total outre-mer	**9 783**	**3,7**	**76,3**	**11,7**	**- 2,9**
Outre-mer - métropole	4 837	17,0	55,3	1,0	- 0,3
Outre-mer - international	2 451	- 49,6	335,6	44,9	- 10,6
Outre-mer - outre-mer	2 495	8,3	52,2	9,6	0,6
Total France (2)	**169 619**	**29,4**	**106,7**	**17,1**	**- 5,5**

(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, 2023*

Figure F4-3 **Fréquentation des aéroports français**
Niveau en milliers de passagers [1] ; évolutions en %

	Niveau 2023	Évolutions annuelles			
		2021	2022	2023	2023/ 2019
Total métropole [1] [2]	**185 900**	**32,0**	**93,6**	**14,4**	**- 7,5**
Province [1] [2]	86 219	37,5	80,5	13,7	- 7,4
Paris	99 681	26,9	106,8	15,0	- 7,7
dont Paris-CDG	*67 390*	*17,7*	*119,4*	*17,3*	*- 11,5*
dont Paris-Orly	*32 290*	*45,8*	*85,7*	*10,6*	*1,4*
Outre-mer (2)	12 275	4,6	70,7	11,4	- 2,2
Total France [1] [2]	**198 175**	**29,6**	**92,0**	**14,2**	**- 7,2**

(1) Le trafic de l'aéroport binational de Bâle-Mulhouse est considéré comme entièrement français.
(2) Nombre de passagers embarqués ou débarqués. Un passager ayant effectué un vol national est compté deux fois : dans l'aéroport du départ et dans l'aéroport d'arrivée.
***Source :** DGAC, 2023*

F5. Transport maritime de voyageurs

Près de 26,5 millions de passagers ont été enregistrés en 2023 dans les principaux ports maritimes français : 12,2 millions en Manche et mer du Nord, 12,5 millions en Méditerranée et 1,7 million dans les outre-mer. Le trafic de passagers augmente de nouveau vigoureusement en 2023 (+ 20,3 %) mais n'a pas encore retrouvé son niveau d'avant la crise sanitaire (- 4,2 % par rapport à 2019). Il augmente dans les ports de Manche et mer du Nord (+ 28,1 %), en Méditerranée (+ 9,6 %) et très nettement dans les outre-mer (+ 66,9 %), sous l'effet du redémarrage de l'activité de croisière fin 2022. Dans les départements d'outre-mer, le nombre de croisiéristes a été multiplié par près de cinq en un an.

Avec près de 26,5 millions de passagers en 2023 dans les principaux ports maritimes de voyageurs français, le trafic de passagers est de nouveau dynamique (+ 20,3 %, après + 78,4 % en 2022) et se rapproche du niveau d'avant la crise sanitaire (- 4,2 % par rapport à 2019).

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

	Niveaux 2023 (p)			Évolutions annuelles (ensemble des passagers)		
	Passagers	Dont croisiéristes (1)	Dont hors croisiéristes (1)	2022	2023 (p)	2023/ 2019
Principaux ports Manche et mer du Nord	**12 155**	**587**	**11 568**	**109,3**	**28,1**	**- 15,7**
Calais	7 264	0	7 264	114,1	41,2	- 14,3
Dunkerque	1 618	2	1 616	86,5	18,3	- 30,9
Caen	745	2	743	176,0	8,1	- 17,5
Cherbourg	658	106	552	249,7	11,4	- 5,2
Saint-Malo	632	20	612	- 21,7	7,2	- 14,4
HAROPA (2)	493	456	37	448,1	61,6	- 18,2
Dieppe	391	0	391	291,8	5,2	26,9
Roscoff	354	0	354	468,6	- 16,9	0,0
Principaux ports Méditerranée	**12 538**	**3 942**	**8 596**	**59,4**	**9,6**	**11,6**
Marseille	4 037	2 545	1 492	136,6	35,9	28,9
Toulon	2 099	208	1 891	28,0	- 9,6	10,1
Bastia	2 061	6	2 055	35,9	2,9	- 2,4
Ajaccio	1 279	426	853	58,5	- 2,7	- 3,6
Cannes	1 215	414	801	60,4	14,5	- 0,5
Nice	930	303	627	88,5	8,8	37,9
L'Île-Rousse	407	4	403	11,1	1,7	20,7
Bonifacio	257	8	248	96,1	10,9	- 13,0
Sète	253	26	226	33,9	- 10,9	10,3
Outre-mer	**1 736**	726	1 009	**72,8**	**66,9**	**- 9,8**
Ensemble des ports français	**26 428**	**5 255**	**21 173**	**78,4**	**20,3**	**- 4,2**

(*) : un passager effectuant une traversée entre deux ports français est compté à la fois dans le port d'origine et dans le port de destination.
(1) Les croisiéristes en excursion ne sont comptés qu'en entrée au moment du débarquement.
(2) Le Havre + Rouen
(p) : provisoire.

***Source :** SDES*

EN 2023, LES TRAFICS MÉDITERRANÉEN ET TRANSMANCHE AUGMENTENT DE NOUVEAU

Le trafic maritime de voyageurs est en hausse de 28,1 % sur la façade Manche - mer du Nord. À Calais, premier port français de passagers, le nombre de passagers augmente fortement en 2023 (+ 41,2 %), de même qu'à Dunkerque (+ 18,3 %). Ces deux ports concentrent 77 % du trafic sur la façade Manche - mer du Nord. En 2023, le trafic transmanche reste néanmoins nettement plus faible qu'en 2019 (- 15,7 %), le Royaume-Uni ayant quitté l'Union européenne entre-temps. Sur la façade méditerranéenne, le trafic est en hausse plus modérée (+ 9,6 %) mais dépasse nettement son niveau d'avant-crise (+ 11,6 % par rapport à 2019) - *(figure F5-1)*. Dans les outre-mer, le nombre de passagers s'accroît de 66,9 % en 2023.

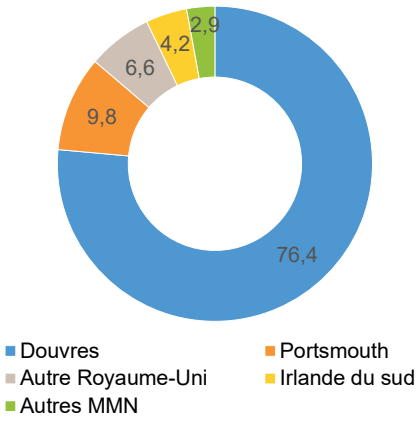
Avec 21,2 millions de passagers en 2023, le trafic hors croisiéristes représente 80,1 % du total du trafic maritime de voyageurs. Il augmente de nouveau de 12,6 % en 2023, après + 59,9 % en 2022. Dans le détail, le trafic hors croisiéristes transmanche augmente en 2023 (+ 27,5 %, après + 103,6 % en 2022). Il est essentiellement constitué des échanges avec le Royaume-Uni (92,9 % en 2023) et plus des trois quarts le sont avec le port de Douvres. *(figure F5-2)*. En revanche, le trafic hors croisières méditerranéen diminue de 2,7 % par rapport à 2022, après avoir rebondi plus tôt que le trafic sur la Manche et la mer du Nord.

La hausse du trafic hors croisiéristes est surtout forte au premier trimestre 2023 (+ 40,3 % par rapport à la même période de 2022 encore très affectée par la crise sanitaire), et dans une moindre mesure, au deuxième trimestre 2023 (+ 24,8 % par rapport au deuxième trimestre de 2022). Aux troisième et quatrième trimestres 2023, le trafic n'augmente que légèrement (respectivement + 3,6 % et + 7,2 % par rapport aux trimestres équivalents de 2022). Quel que soit le trimestre, le trafic hors croisiéristes reste toutefois encore inférieur à celui de 2019 *(figure F5-3)*.

L'ACTIVITÉ DE CROISIÈRES REPART VIGOUREUSEMENT EN OUTRE-MER, APRÈS LA CRISE SANITAIRE

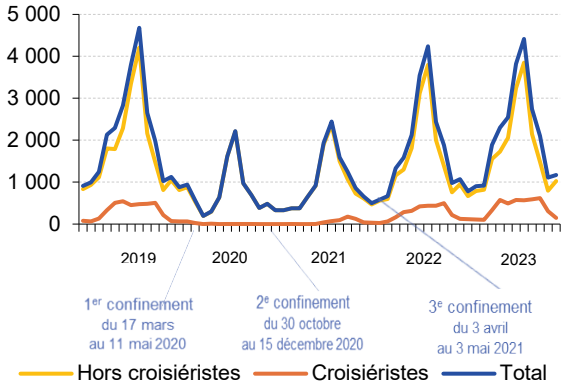
Quasiment inexistant en 2020 et 2021, le trafic de croisiéristes reprend au printemps 2022. En 2023, il est porté par la réouverture des ports d'outre-mer à la croisière : après le vote le 1er août 2022 de la fin de l'état d'urgence sanitaire pour faire face à la Covid-19 dans les départements d'outre-mer, les croisières y reprennent à partir d'octobre 2022 et le nombre de croisiéristes en 2023 (près de 726 000) est près de cinq fois plus élevé qu'un an auparavant. Ce nombre reste toutefois encore inférieur à celui de 2019 (792 000). Avec 5,3 millions de passagers croisiéristes sur l'ensemble de l'année dans les principaux ports français, le trafic des croisières augmente de 65,7 % par rapport à 2022 et se situe 13,2 % au-dessus de son niveau de 2019 (4,6 millions de passagers).

Figure F5-2 **Origines-destinations des passagers des principaux ports de Manche-mer du Nord (hors croisiéristes) en 2023**
Répartition en %



Données provisoires.
Source : *SDES*

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



Note : de mars 2020 à septembre 2022, les croisières ont été suspendues dans les départements d'outre-mer.
Source : *SDES*

F6. La mobilité à vélo

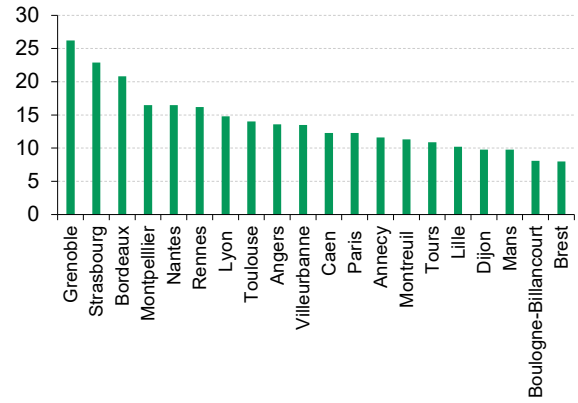
La pratique du vélo continue de se développer. En 2023, parmi les personnes se déplaçant pour se rendre sur leur lieu de travail, 4,0 % utilisent principalement le vélo. Grenoble demeure la ville où le vélo est le plus utilisé pour aller travailler, devant Strasbourg. L'usage du vélo pour se rendre à son travail concerne davantage les hommes, les cadres et les plus jeunes. Les ventes de vélos neufs ralentissent en 2023.

4,0 % DES PERSONNES PRENNENT LE VÉLO POUR ALLER TRAVAILLER

En 2023, 4,0 % des personnes *(de 15 à 74 ans ayant un emploi ou en apprentissage en France hors Mayotte)* se déplaçant pour travailler (un peu plus de 1 047 000 personnes) s'y rendaient principalement à vélo. Cette part a doublé en huit ans (elle était de 2 % en 2015). Parmi les communes de 100 000 habitants ou plus, Grenoble conserve la première place des villes où le vélo est le plus utilisé pour se rendre au travail (26,2 % des personnes en 2023), devant Strasbourg (22,9 %) - (*figure F6-1*). L'usage du vélo concerne davantage les hommes que les femmes (4,6 % contre 3,4 %). Cette pratique est également différenciée selon le groupe social : les cadres utilisent plus souvent le vélo pour aller travailler (7,6 %) que les ouvriers (2,6 %) ou les employés (2,8 %). Le taux de recours au vélo des actifs est plus élevé chez les classes jeunes (4,6 % chez les 15-19 ans, 4,8 % chez les 25-29 ans et chez les 30-34 ans).

Figure F6-1 **Taux de recours au vélo comme mode principal de déplacement pour aller au travail, dans les 20 communes où il est le plus élevé**

En %



Champ : personnes de 15 à 74 ans ayant un emploi ou en apprentissage, en France hors Mayotte et hors collectivités d'outre-mer et se déplaçant pour se rendre au travail, communes de plus de 100 000 habitants.
***Source :** Enquête annuelle de recensement 2023, Insee*

LA PRATIQUE DU VÉLO EN HAUSSE

La pratique du vélo continue sa progression en 2023, avec une hausse de 5 % du nombre de passages enregistrés[3] par rapport à 2022 (+ 37 % par rapport à 2019). Plusieurs mesures, et tout particulièrement le développement des aménagements cyclables, ont permis de développer davantage l'usage du vélo. En effet, l'État a également 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).

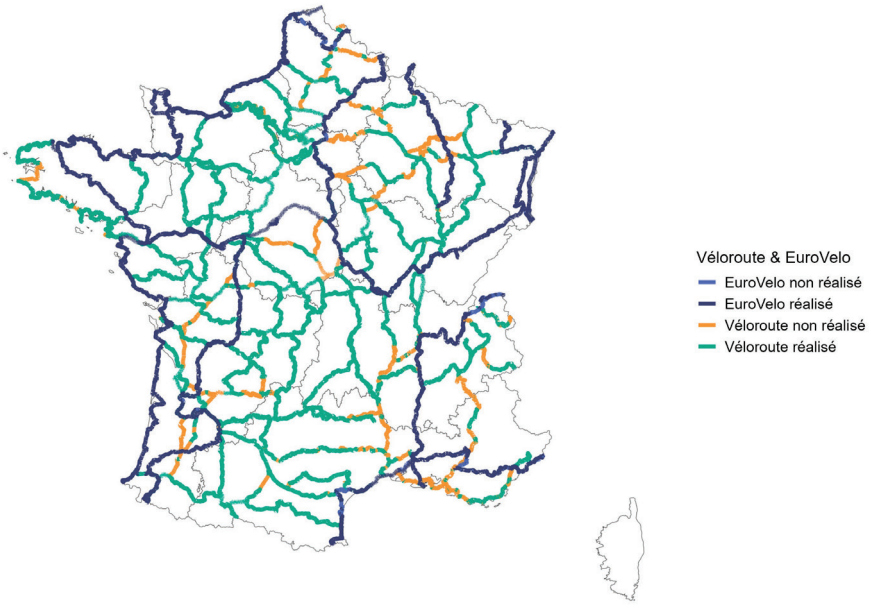
PLUS DE 21 500 KILOMÈTRES DU SCHÉMA NATIONAL DES VÉLOROUTES SONT RÉALISÉS

Au 1er janvier 2024, 21 530 kilomètres du schéma national vélo sont ouverts sur les 26 100 km prévus pour 2030 *(figure F6-2)*. Le schéma national des véloroutes est ainsi réalisé à 82,5 % avec 780 nouveaux kilomètres ouverts en 2023. Au sein ce réseau, le schéma « EuroVelo » (réseau de véloroutes trans-européennes) est achevé à 96 %. Élément structurant du Plan vélo et marche, le schéma national des véloroutes vise à être intégralement réalisé

[3] Cette analyse repose sur 374 compteurs déjà installés en 2019 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.

d'ici 2030, en mobilisant les collectivités fédérées au sein de Vélo & Territoires[4]. 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. À cette fin, les collectivités locales développent le réseau des itinéraires qui empruntent des voies vertes ou des routes à faible trafic.

Figure F6-2 **Schéma national des véloroutes en France**



Source : *Vélo & Territoires, mai 2024*

LES VENTES DE VÉLOS NEUFS RALENTISSENT

Avec une baisse de 8 % de son chiffre d'affaires total en 2023, le marché du cycle est désormais de 2,182 milliards d'euros. Les ventes en volume diminuent également (- 14 %) par rapport à 2022, la baisse concernant à la fois les vélos classiques (- 16%) et les vélos à assistance électrique (- 9 % par rapport à 2022). Parmi les 2,2 millions de vélos neufs vendus en 2023, près de 672 000 sont des vélos à assistance électrique (VAE). Avec un prix moyen stable, les VAE représentent 30 % des ventes en volume et 61 % en valeur *(source : Observatoire du cycle 2023)*. 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. Au 1er janvier 2023, les seuils de revenu à ces aides ont été abaissés pour en ouvrir l'accès à la moitié la plus modeste des ménages. Ainsi, en 2023, 79 016 bonus écologique « VAE » ont été versés pour un montant de 31,4 millions d'euros et 7 407 primes à la conversion « VAE » ont été allouées. Le montant total des aides à l'achat de VAE a été multiplié par quatre en 2023, pour atteindre 39,6 millions d'euros.

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 : avec 5,2 millions fin 2023, le nombre de vélos marqués et enregistrés dans le FNUCI (fichier national unique des cycles identifiés) a plus que doublé en un an.

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

F7. La qualité de service dans les transports

La qualité de service du transport de voyageurs est principalement mesurée à travers la ponctualité et la régularité des modes de transport. Les mouvements sociaux de l'année 2023, mais aussi les conditions météorologiques, ont affecté la qualité des services pour l'ensemble des transports : le nombre d'annulation de train est en légère hausse, les retards des vols aériens augmentent pour la troisième année consécutive. En revanche, la qualité des services des autocars SLO s'améliore avec moins de retards et autant d'annulations.

La qualité de service (en général) est définie par l'Afnor comme : « la capacité d'un service à répondre par ses caractéristiques aux différents besoins de ses utilisateurs ou consommateurs ». Huit critères de qualité de service sont ainsi définis par les normes NF-EN 13 (2002) et NF-EN 15 : l'offre de service, l'accessibilité, les informations, la durée, l'attention portée au client, le confort, la sécurité et l'impact environnemental. Les indicateurs de ponctualité dépendent du mode de transport considéré. Ils ne sont donc pas directement comparables entre eux.

EN 2023, DAVANTAGE D'ANNULATION DE TRAINS EN RAISON DES MOUVEMENTS SOCIAUX

Le contexte de l'année 2023 est marqué par une série de mouvements sociaux et des événements météorologiques majeurs (la tempête Nelson en mars et les tempêtes Ciaran et Domingo en novembre). Ces perturbations ont eu un impact sur la régularité des services ferroviaires en France. Ainsi, d'après les données de l'AQST (autorité de la qualité de service dans les transports), le taux d'annulation des TGV augmente, passant de 1,5 % en 2022 à 3,4 % en 2023. Les trains internationaux sont également affectés, avec un taux d'annulation qui passe de 1,8 % en 2022 à 4,4 % en 2023.

La ponctualité, mesurée par le taux de retard, se dégrade pour l'ensemble des trains, à l'exception des trains internationaux. La ponctualité des TGV se détériore légèrement (14,6 % de trains en retard en 2023 contre 14,0 % en 2022) tandis que la dégradation est plus marquée pour les Intercités (19,3 % en 2023 contre 16,7 % en 2022). À l'inverse, la ponctualité des trains internationaux s'améliore avec un taux de retard de 15,2 % en 2023 contre 16,5 % en 2022.

Figure F7-1 **Transport de voyageurs : taux d'annulation et de retard par mode de transport**
En %

			Taux d'annulation (1)			Taux de retard (2)		
			2023	2022	2019	2023	2022	2019
Aérien		Intérieur	**nd**	nd	1,2	**21,9**	19,6	15,6
		Moyen-courrier	**nd**	nd	0,9	**30,4**	28,1	22,6
		Long-courrier	**nd**	nd	0,4	**29,4**	28,4	23,6
Ferroviaire	**Longue distance**	International	**4,4**	1,8	2,1	**15,2**	16,5	14,6
		TGV	**3,4**	1,5	2,7	**14,6**	14,0	13,8
		Intercités	**1,5**	1,2	2,0	**19,3**	16,7	13,2
	Régional	TER	**2,6**	2,6	2,3	**9,3**	8,0	7,8
		RER et Transilien	**nd**	nd	nd	**0,1**	0,1	9,7

(1) *Seuils d'annulation : aérien et TGV < 3 jours, intercités et TER < la veille à 16 h 00 ; spécificité des indicateurs AQST : les trains annulés = n'ayant pas atteint leur terminus. Dans le cas d'un « plan de transport adapté », les trains déprogrammés ne sont pas considérés comme annulés si l'annonce a respecté la limite de préavis.*
(2) *Seuils de retard : vols > 15 minutes (au départ ou à l'arrivée), trains internationaux > 15 minutes, TER > 5 minutes, TGV et Intercités > 5 minutes (pour une durée ≤ 1 h 30) ou > 10 minutes (pour 1 h 30 < durée ≥ 3 heures) ou > 15 minutes (pour une durée > 3 h).*
nd = non disponible.
Champ : France métropolitaine.
***Source :** AQST*

EN 2023, UNE BAISSE DE LA PONCTUALITÉ DANS L'ENSEMBLE DES TCU D'ÎLE-DE-FRANCE

D'après les données de l'Omnil, la ponctualité sur le réseau de surface RATP (bus et tramways en petite couronne, à Paris, bus en site propre et noctilien) en Ile-de-France se détériore en 2023. En moyenne, 87,1 % des véhicules ont respecté un écart inférieur à 2 minutes entre l'intervalle théorique et l'intervalle observé entre deux passages au point d'arrêt de plus fort trafic (contre 90,8 % en 2022 et 90,9 % en 2021). Cette baisse de ponctualité s'explique en partie par la multiplication des travaux de voiries et par le manque de chauffeurs de bus.

En revanche, la ponctualité se stabilise sur le réseau de métro en 2023 : 94,2 % des voyageurs en moyenne ont attendu moins de 3 minutes en heure de pointe, 6 minutes en heure creuse et 10 minutes en soirée (contre 94,2 % en 2022 et 96,1 % en 2021).

Pour le RER et le Transilien, la ponctualité se dégrade : 89,9 % des usagers en moyenne sont arrivés à destination à l'heure ou avec un retard de moins de 5 minutes en 2023 (contre 90,9 % en 2022 et 91,0 % en 2021). Cette baisse s'explique en partie par des évènements ponctuels tels que les violences urbaines et les conditions météo difficiles au quatrième trimestre. Au total, une quarantaine d'évènements impactant la ponctualité est recensée sur le réseau ferré en 2023.

EN 2023, LA PONCTUALITÉ DU TRAFIC AÉRIEN SE DÉGRADE

En 2023, le transport aérien de voyageurs continue de se redresser, bien qu'il n'ait pas encore retrouvé son niveau d'avant-crise sanitaire (- 5,5 % par rapport à 2019) - (*voir fiche F4*). Cette année est marquée par la grève des contrôleurs aériens qui impacte significativement la ponctualité des vols.

Selon les données de l'AQST, la ponctualité se dégrade en 2023 pour la troisième année consécutive portant les taux de retard très au-delà des niveaux d'avant la crise sanitaire. Ainsi, les vols intérieurs pâtissent d'un taux de retard accru en 2023 (21,9 % après 19,6 % en 2022 et 15,6 % en 2019). Les vols moyen-courriers perdent également en ponctualité avec un taux de retard qui atteint 30,4 % en 2023 (après 28,1 % en 2022 et 22,6 % en 2019). Pour les vols longs courriers, le taux de retard augmente plus faiblement, passant de 28,4 % en 2022 à 29,4 % en 2023 ; il reste très supérieur à celui de 2019 (23,6 %) - *(voir figure F7-1)*.

Concernant les annulations aériennes de 2023, aucune donnée n'est disponible en raison d'incertitudes relatives à leur fiabilité.

EN 2023, LES AUTOCARS EN SERVICE LIBREMENT ORGANISÉ (SLO) AMÉLIORENT LA QUALITÉ DE LEUR SERVICE

D'après le rapport annuel sur le marché du transport par autocar de l'ART[5], 2 196 trajets ont été annulés en 2023 contre 1 898 trajets en 2022, hors déprogrammations anticipées. Rapporté au nombre total de trajets programmés en 2023, le taux d'annulation atteint 0,8 %, un chiffre stabilisé au niveau d'avant la crise sanitaire (0,8 % en 2022 comme en 2019).

En 2023, le taux de ponctualité des autocars SLO augmente légèrement par rapport à 2022. Sur plus de 277 000 autocars ayant effectivement circulé, 21,5 % sont arrivés à leur terminus avec un retard de 15 minutes ou plus, ce qui correspond à une hausse de 1 point par rapport à 2022 et de plus de 9 points par rapport à 2019. D'après l'ART, « la dégradation de la ponctualité constatée à partir de 2021 provient en partie de l'hétérogénéité entre opérateurs des données antérieures, qui minoraient les retards ».

[5] www.autorite-transports.fr/wp-content/uploads/2024/06/art_rapport-du-transport-routier-de-voyageurs-et-des-gares-routieres-2023.pdf