

Communiqué DE PRESSE

Paris, le 1^{er} juillet 2025

Pour leurs voyages à longue distance, les voyageurs privilégient de plus en plus les trains aux déplacements sur autoroute

L'Autorité de Régulation des Transports (ART) publie aujourd'hui son quatrième rapport multimodal. Il offre un panorama détaillé du transport de voyageurs en 2023 et propose, pour la première fois, une analyse multimodale du transport de marchandises en France. Ce rapport met en lumière les évolutions et enjeux majeurs du secteur des transports et des différents modes, au regard à la fois de leurs dynamiques, des évolutions tarifaires, de la qualité des services fournis et de leur impact environnemental.

LA PART DES TRANSPORTS COLLECTIFS AUGMENTE ALORS QUE LES DEPLACEMENTS EN VEHICULES PARTICULIERS DIMINUENT

En 2023, le transport de voyageurs en France a connu une légère baisse de 0,3 % par rapport à 2022, avec un total de 1 035 milliards de voyageurs.km. Cette baisse s'explique principalement par la diminution des déplacements en véhicules particuliers, tandis que la demande en transports collectifs a augmenté. La part des transports collectifs a ainsi atteint 17,9 % de la mobilité intérieure, principalement grâce à la hausse des transports ferroviaires, dont la part modale atteint 10,4 % en hausse de 0,5 point, portée à la fois par les services à grande vitesse et les services TER. Sur les déplacements de plus de 100 km, la fréquentation des trains à grande vitesse a ainsi dépassé le trafic en voiture sur autoroutes concédées. En revanche, le transport aérien¹ domestique poursuit sa tendance baissière (contrairement à la dynamique internationale), de 2 % en 2023 par rapport à 2022, et de 14,3 % par rapport à 2017.

Les prix « moyens » du transport domestique varient toujours significativement selon les modes, en 2023, les prix variant ainsi de 7 € aux 100 km pour des trajets en autocar librement organisé ou en train à bas coûts (Ouigo), à plus de 23 € pour les vols domestiques des compagnies classiques. En revanche, pour un grand nombre de trajets internationaux vers les pays voisins, le mode aérien peut se révéler moins cher que le train. À l'exception du transport ferroviaire, pour lequel l'essor des services à bas coûts a limité pour le moment la hausse des prix, les prix augmentent plus vite que l'inflation pour les autres modes depuis 2019.

La qualité des services de transport s'est de nouveau dégradée en 2023, comme en témoignent les taux d'annulation en augmentation (dont près de 4 points pour les lignes TER de longue distance), et les taux de retard (en augmentation pour la quasi-totalité des modes, dont une hausse de 5 points pour les vols domestiques).

La hausse des annulations s'explique majoritairement par des mouvements sociaux, tandis que les retards sont multifactoriels, incluant des défaillances liées aux infrastructures, matériels de transport ou induites par des causes climatiques.

¹ Fréquentation des vols intérieurs à la métropole

POUR LE TRANSPORT DE MARCHANDISES, SI LE MARCHÉ STAGNE, IL EXISTE UN POTENTIEL DE DEVELOPPEMENT DES MODES FERROVIAIRES ET FLUVIAUX

Entre 2010 à 2023, le transport intérieur de marchandises stagne en France, oscillant autour de 330 milliards de tonnes.km, et affiche une faible dynamique sur les flux domestiques comme internationaux. La domination historique de la route sur ces deux flux s'est renforcée depuis 2017 : les modes ferroviaire et fluvial n'opèrent plus en 2023 que 10 % et 2 % respectivement des flux intérieurs de transport de marchandises. Par ailleurs, en 2023 comme auparavant, le trafic fret se concentre sur une partie des infrastructures ferroviaires, routières et fluviales, reflétant l'importance prise par les trafics internationaux.

Les modes de transport ferroviaire et fluvial présentent toutefois des potentiels de développement. Près de 50 % du fret international transite par les ports maritimes. Les modes ferroviaire et fluvial atteignent, pour les desservir, une part modale supérieure à leur moyenne nationale (22,7 % des acheminements maritimes). Une part qui pourrait encore s'accroître en renforçant la coordination avec les autres modes et en profitant de la forte dynamique du transport combiné qui augmente régulièrement et représente près de 40 % du fret ferroviaire en 2023. Le train pourrait également augmenter sa part modale sur certains segments de marché pour lesquels il a déjà montré sa pertinence et sa compétitivité (transports de longue distance, transport de pondéreux...).

Dans la perspective d'un trafic de marchandises stable dans les années futures par rapport à son niveau actuel, les objectifs de doublement (entre 2021 et 2030) de part modale du fret ferroviaire ne pourront se réaliser qu'à partir de gains de parts de marché sur les modes concurrents.

DES EMISSIONS DE GAZ A EFFET DE SERRE EN DIMINUTION

En 2023, le transport de voyageurs et de marchandises a émis 122 millions de tonnes d'équivalents CO₂, dont 94 % proviennent du transport routier, qui reste le premier secteur émetteur en France. Cependant, son impact environnemental diminue légèrement entre 2022 et 2023, grâce aux effets d'une baisse des kilomètres parcourus par les véhicules particuliers, et l'électrification accrue du parc automobile. Le transport ferroviaire affiche les émissions les plus faibles (moins de 1 % des émissions globales), car 84 % des trains.km de voyageurs et 75 % des trains.km de fret sont réalisés en traction électrique. Doubler la part du fret ferroviaire pourrait ainsi contribuer, d'ici 2030, à réduire de 3 à 4 millions de tonnes d'équivalents CO₂, soit près de 10 %, les émissions liées au transport de marchandises.

Consulter

- [« Le marché du transport de voyageurs en France » - juillet 2025](#)

À propos de l'Autorité de régulation des transports

Depuis 2010, le secteur ferroviaire français est doté d'une autorité indépendante qui accompagne son ouverture progressive à la concurrence : l'Autorité de régulation des activités ferroviaires (Araf). La loi n° 2015-990 du 6 août 2015 pour la croissance, l'activité et l'égalité des chances économiques a élargi les compétences du régulateur aux activités routières – transport par autocar et autoroutes. Le 15 octobre 2015, l'Araf est ainsi devenue l'Autorité de régulation des activités ferroviaires et routières (Arafer), avec la mission de contribuer au bon fonctionnement du service public et des activités concurrentielles, au bénéfice des clients des transports ferroviaire et routier.

Compétente pour la régulation des redevances aéroportuaires depuis le 1er octobre 2019, l'Arafer est devenue l'Autorité de régulation des transports (ART) à cette date. Enfin, la loi n° 2019-1428 du 24 décembre 2019 d'orientation des mobilités a étendu les compétences et missions de l'Autorité à l'ouverture des données de mobilité et de billettique, ainsi qu'à la régulation des activités de gestionnaire d'infrastructure et des activités de sûreté exercées par la RATP en Île-de-France.

Ses avis et décisions sont adoptés par un collège composé de cinq membres indépendants choisis pour leurs compétences économiques, juridiques ou techniques dans le domaine des services numériques ou du transport, ou pour leur expertise des sujets de concurrence. Il est présidé depuis le 29 décembre 2023 par Thierry Guimbaud.