

## Communiqué DE PRESSE

Paris, le 20 décembre 2021

### L'Autorité publie son premier rapport multimodal intitulé « Le transport de voyageurs en France - État des lieux des mobilités à longue distance et quotidiennes avant la Covid-19 »

*L'Autorité publie aujourd'hui son premier rapport multimodal annuel sur le marché du transport de voyageurs en France, dans lequel elle propose un état des lieux des mobilités longue distance et quotidiennes avant la Covid-19. Alors qu'elle est devenue un régulateur sectoriel multimodal à la suite de l'extension de ses compétences à plusieurs secteurs du transport entre 2015 et 2019, l'Autorité se dote, avec la publication de ce rapport, d'une vision transversale des marchés, conformément à ses orientations stratégiques pour 2021-2022. Ce rapport vise également à accompagner l'approfondissement de la connaissance des évolutions des comportements de mobilité afin d'objectiver le débat public et éclairer les décisions publiques.*

**LE MARCHÉ DU TRANSPORT DE VOYAGEURS CROIT DANS SON ENSEMBLE SUR LA PERIODE 2014-2019 ET RESTE LARGEMENT DOMINÉ PAR LES VÉHICULES PARTICULIERS, MAIS LEUR PART RELATIVE DIMINUE AU PROFIT DES TRANSPORTS COLLECTIFS, QUI ATTEIGNENT PRES DE 20 % DE PART MODALE AVANT LA COVID-19.**

Dans son ensemble, le marché du transport de voyageurs a sensiblement crû depuis 2014 avec 31 milliards de voyageurs.km de plus. S'il reste dominé par les véhicules particuliers en 2019, la part relative de ces derniers diminue au profit des transports collectifs, qui représentaient près de 20 % de part modale avant la Covid-19.

**L'ANALYSE DES COMPORTEMENTS DE MOBILITÉ MET EN EVIDENCE UN EFFET DE SEUIL TRÈS MARQUÉ AUTOUR DE 100 KM, ENTRE LES MOBILITÉS LOCALES (DONT CELLES DU QUOTIDIEN) ET LES AUTRES MOBILITÉS.**

Si la très grande majorité des voyageurs font des déplacements de moins de 100 km, la plupart des kilomètres parcourus le sont sur des distances supérieures à 100 km. Cet effet est aussi confirmé par l'analyse des trafics autoroutiers et l'étude des déplacements pendulaires effectués entre le domicile et le lieu de travail.

**ENTRE 2017 ET 2019, LE MARCHÉ DES TRANSPORTS COLLECTIFS DE PLUS DE 100 KM A CRU DE 12 % EN TERMES DE VOYAGEURS ET DE 13,7 % EN VOYAGEURS.KM.**

L'analyse des comportements de mobilité montre que les modes de transports les plus rapides sont privilégiés pour proposer ou effectuer les trajets les plus longs. Les zones de pertinence des modes de transport sont bien corrélées à leur vitesse. Ainsi, sur le segment des déplacements interurbains de plus de 100 km, le train apte à la grande vitesse (TAGV) est le

mode de transport collectif le plus utilisé (60 %), suivi de l'avion (22 %), des trains express régionaux (TER, 10 %) et Intercités (6 %), puis des « cars Macron » (4 %).

Si la quasi-totalité de la population française habite à moins d'une demi-heure de route d'une gare desservie par un TER, donnant la possibilité, grâce aux correspondances, d'effectuer un trajet longue distance, la moitié de la population réside à plus d'une demi-heure d'une gare ferroviaire permettant une desserte nationale directe (TAGV/Intercités).

**LES SERVICES DE TRANSPORT INTERURBAINS CLASSIQUES COUTENT AU VOYAGEUR PLUS DU DOUBLE DE LEURS EQUIVALENTS A BAS PRIX (LOW COST), L'ECART ALLANT AINSI DE 5 A 15 EUROS AUX 100 KM ET PAR PASSAGER.**

Le TAGV (hors services à bas prix), le véhicule particulier sur autoroute concédée et le TER (pour les non-abonnés) ont un coût sensiblement identique pour le voyageur. Pour tous les modes de transport, la plupart des opérateurs optent pour une tarification dynamique, qui permet d'optimiser le taux de remplissage. Les prix affichés augmentent fortement à l'approche du départ, s'établissant à des niveaux toujours supérieurs à très supérieurs au prix moyen effectivement payé par le voyageur.

**LE POIDS DES TRANSPORTS COLLECTIFS AU SEIN DES DEPLACEMENTS DU QUOTIDIEN S'ACCROIT AVEC LA DENSITE D'URBANISATION.**

Si l'usage des transports collectifs pour les déplacements pendulaires entre unités urbaines augmente avec la distance parcourue, même en présence d'une offre de transports collectifs, la part de la voiture reste, à l'exception de la périphérie de quelques grandes métropoles, notamment Paris, très largement majoritaire.

**A L'INTERIEUR D'UNE UNITE URBAINE ET DANS LES ZONES RURALES, LES MODES DOUX - MARCHE ET VELO - CONSTITUENT UNE PART IMPORTANTE DES TRAJETS DU QUOTIDIEN, NOTAMMENT DES DEPLACEMENTS PENDULAIRES DOMICILE-TRAVAIL.**

Pour les déplacements pendulaires, à l'inverse de ce qui est observé pour les transports collectifs et pour les déplacements du quotidien en général, la part modale des modes doux diminue avec l'intensification de la densité d'urbanisation. Les critères socio-professionnels influencent relativement peu les modes de déplacements, et reflètent plutôt les lieux de résidence et d'emploi des différentes catégories.

**Consulter**

- [« Le transport de voyageurs en France - État des lieux des mobilités à longue distance et quotidiennes avant la Covid-19 »](#)

### **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 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 1<sup>er</sup> 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<sup>1</sup> 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 août 2016 par Bernard Roman.

---

<sup>1</sup> La loi n° 2019-1428 du 24 décembre 2019 d'orientation des mobilités a acté une transformation de la gouvernance du collège de l'Autorité qui passera progressivement à cinq membres permanents (les deux membres vacataires actuels termineront leur mandat et ne seront pas remplacés).