

Communiqué DE PRESSE

Paris, le 29 avril 2024

Le transport de voyageurs a retrouvé sa dynamique antérieure à la crise sanitaire

L'ART - l'Autorité de régulation des transports - publie son troisième rapport multimodal. Ce rapport dresse un panorama du transport de voyageurs en 2022 en mettant en exergue, de façon transversale, les retombées de la crise sanitaire sur les différents modes de transport, la qualité des services fournis à l'utilisateur et l'impact environnemental du secteur. Il présente également deux études thématiques qui répondent notamment aux enjeux majeurs de décarbonation, de compétitivité et d'accessibilité pour le secteur des transports : (1) un état des lieux des projets de déploiement de nouveaux services express régionaux métropolitains (« Serms ») et (2) l'analyse du développement d'un titre de transport « unique » en France.

LA CRISE SANITAIRE NE SEMBLE PAS AVOIR ENTRAÎNÉ UNE RUPTURE NOTABLE DANS L'ÉVOLUTION DU TRANSPORT DES VOYAGEURS EN FRANCE

En 2022, le transport de voyageurs en France a représenté 991,6 milliards de voyageurs.km, soit un niveau proche de celui observé avant la crise sanitaire (-3,8 % par rapport à 2019). En dépit d'un rebond très marqué pour le secteur ferroviaire avec un dépassement de son précédent « plafond » de part modale de 10 %, le véhicule particulier reste le mode de transport privilégié, couvrant 83 % des kilomètres parcourus. Enfin, l'amélioration de la ponctualité des services de transport pendant la crise sanitaire n'a été que temporaire au regard d'une dégradation marquée en 2022.

En 2022, bien qu'en deçà de leur niveau de 2019, les émissions de gaz à effet de serre du secteur des transports – de voyageurs et de marchandises confondus – atteignaient 130,5 millions de tonnes eCO₂ (soit - 2,9 % par rapport à 2019), dont l'essentiel provient du transport routier (93,8 %). Ainsi, en 2022, un Français moyen a émis, pour ses seuls déplacements, de l'ordre de 2 tonnes eCO₂, soit un niveau équivalent à la cible d'empreinte carbone pour 2050 retenue par la Stratégie nationale bas carbone (SNBC) afin de respecter les objectifs fixés par l'Accord de Paris.

LES SERMS PRÉSENTENT UN CLAIR POTENTIEL DE DÉVELOPPEMENT POUR AMÉLIORER LA CONNEXION ENTRE LES MÉTROPOLIS ET LEUR PÉRIPHÉRIE, SOUS CERTAINES CONDITIONS

Près de 15 projets de services express régionaux métropolitains (« Serms ») ont déjà connu en 2023 des étapes de lancement voire d'exploitation, et ce, avant la promulgation de la loi¹ qui a précisé les conditions de leur mise en œuvre. Ces projets peuvent d'ores et déjà capitaliser sur le bon état actuel et la capacité de l'infrastructure ferroviaire pour démarrer sans attendre leur montée en puissance via une augmentation de leur offre en fréquences, amplitudes et dessertes, ainsi que sur une offre de transports urbains dense, bien que présentant une forte hétérogénéité.

¹ Loi n° 2023-1269 du 27 décembre 2023 relative aux services express régionaux métropolitains

Si ces projets confirment l'enjeu national de renforcement de l'offre multimodale autour des grandes métropoles, ils montrent de fortes disparités dans leurs motivations à l'échelon local et souffrent d'une absence d'études technico-économiques de leurs effets attendus, notamment en termes de fréquentation. Ces études sont pourtant essentielles à la justification des investissements importants que ces projets appellent, dont certains couvrent par ailleurs des projets plus larges que les seuls Serm.

Par ailleurs, le potentiel important de demande que pourraient capter de tels projets ainsi que le niveau de congestion routière relativement fort au droit des métropoles et agglomérations concernées constituent des facteurs susceptibles d'appuyer la réussite des Serm. Leur succès, notamment par la proposition d'une offre de transport cohérente et étoffée à l'échelle du bassin de mobilité des métropoles et agglomérations, est toutefois conditionné à leurs modalités de financement et à la bonne coordination des autorités organisatrices des mobilités locales et régionales.

MOINS AMBITIEUX QUE PRÉVU, LE PASS RAIL EN FRANCE REPRÉSENTE CEPENDANT UNE PREMIÈRE BRIQUE DE SIMPLIFICATION DES PARCOURS MULTIMODAUX DES VOYAGEURS

Le projet de titre unique porté par l'État début 2023 entendait œuvrer à ce que la simplicité d'usage obtenue sur la route par le triptyque « navigation fiable / carte bancaire / télépéage » soit transposée aux transports collectifs. À court terme, le dispositif devrait prendre la forme d'un *Pass rail* ciblé sur les jeunes de moins de 27 ans durant la période estivale et ne concerner que les services TER et Intercités.

Compte tenu des retours d'expériences de mesures plus ou moins similaires déjà déployées par ailleurs en France et en Europe, les retombées potentielles de ce dispositif – dont la portée est réduite par rapport à un pass généralisé – devraient être limitées en matière de report modal. Le *Pass rail* présente toutefois l'avantage d'être moins coûteux qu'un pass généralisé et de limiter les risques observés lors de la mise en place de mesures similaires à grande échelle (embolisation de l'offre et diminution de la qualité de service, notamment).

Consulter

- « Le transport de voyageurs en France – Les transports à l'issue de la crise sanitaire en 2022 ; Les services express régionaux métropolitains ; Le titre unique, analyse au travers d'exemples en France et en Europe » - Avril 2024

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.

Contact presse :

Karine Léopold, cheffe du service de la communication : karine.leopold@autorite-transport.fr