



Transports : la place de la France en Europe en 2022

AVRIL 2025

La France se distingue de ses principaux partenaires européens par un usage plus intensif du transport intérieur terrestre de voyageurs, avec un volume de 14 300 passagers-kilomètres par habitant en 2022, soit 29 % de plus que la moyenne de l'Union européenne (UE). Cet écart résulte en partie d'un usage plus large du transport ferroviaire à grande vitesse. Concernant le transport intérieur terrestre de marchandises, la France occupe une position intermédiaire, avec un volume de 5 100 tonnes-kilomètres par habitant, soit 6 % de moins que la moyenne de l'UE. En matière de parts modales dans le transport de marchandises, elle se différencie par une part plus élevée du routier, supérieure de 9,6 points à la moyenne de l'UE, en lien notamment avec une part plus faible du ferroviaire, ce mode étant orienté prioritairement vers le transport de voyageurs. Dans le transport aérien de marchandises, la France occupe une position moyenne dans l'UE, tandis que, dans le transport maritime de marchandises, elle se situe en retrait par rapport à ses voisins européens, malgré l'étendue de ses façades maritimes.

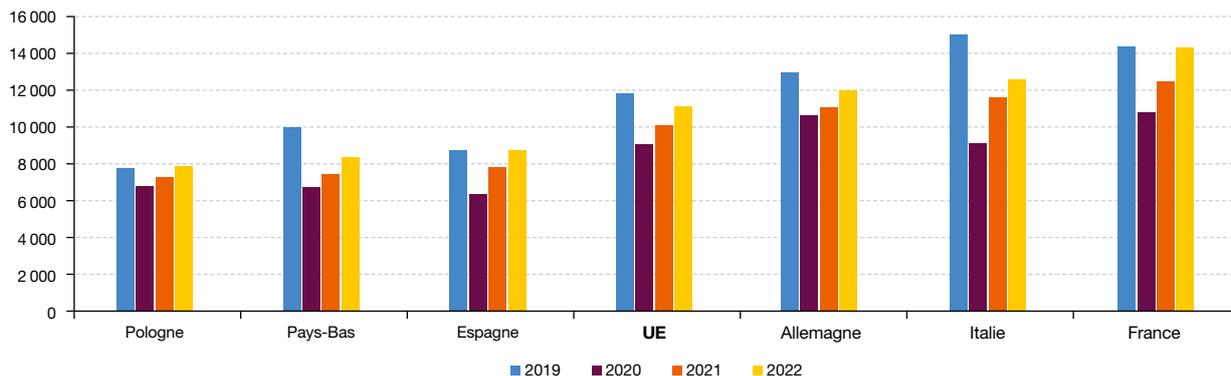
UN USAGE PLUS INTENSIF DU TRANSPORT DE VOYAGEURS EN FRANCE

Rapporté à la population, le volume de transport intérieur terrestre de voyageurs, exprimé en passagers-kilomètres, apparaît plus important en France que dans le reste de l'UE. Avant la pandémie de la Covid-19, la France occupait la 2^e place derrière l'Italie (*graphique 1*). Après la crise sanitaire, elle se positionne en tête des principaux pays européens, le rebond de l'activité de transport intérieur de voyageurs étant plus marqué en France que chez ses voisins européens.

En 2022, la France affiche ainsi un volume de 14 300 passagers-kilomètres par habitant, soit 29 % de plus que la moyenne de l'UE. Cette particularité s'explique en partie par un usage plus large des transports ferrés en France, et notamment du train à grande vitesse sur des trajets à longue distance. En effet, grâce à son réseau ferroviaire à grande vitesse, le plus développé en Europe, la France affiche le volume de transport à grande vitesse de loin le plus important en Europe, à hauteur de 63 % du volume total de transport ferroviaire de voyageurs, contre 28 % en moyenne dans l'UE.

Graphique 1 : intensité d'usage du transport intérieur terrestre de voyageurs

En passagers-kilomètres par habitant



Note : l'intensité d'usage rapporte à la population du pays le volume total de transport, obtenu en sommant les volumes propres à chaque mode, exprimés en passagers-kilomètres.

Champ : transport ferré et routier (hors deux-roues).

Sources : Commission européenne ; Eurostat ; calculs SDES

Transports : la place de la France en Europe en 2022

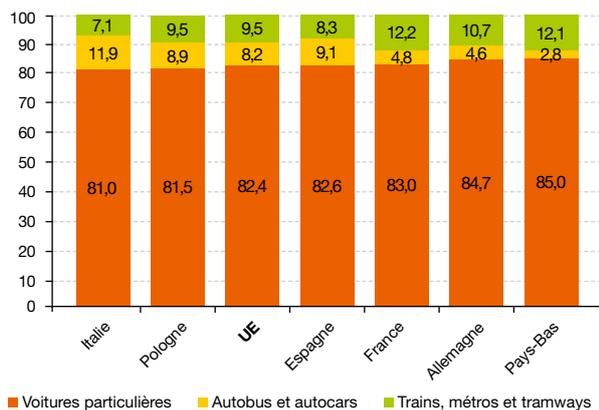
Globalement, la part modale des transports ferrés en France est ainsi l'une des plus élevées au sein de l'UE, tandis que la part du transport individuel en voiture particulière s'inscrit dans la moyenne européenne (*graphique 2*). Partout en Europe, la part de la voiture particulière reste prépondérante et s'est même renforcée pendant la crise sanitaire, au détriment des transports collectifs routiers et ferrés. Par ailleurs, comme dans la plupart des pays européens, le « verdissement » du parc automobile français s'accélère depuis 2018, mais la France, en 2022, se situe encore dans la moyenne européenne, quelque peu en retrait par rapport aux pays les plus avancés comme l'Allemagne et les Pays-Bas.

Avec 2,0 passagers transportés par avion pour un habitant, la France se situe, en 2022, légèrement au-dessus de la moyenne européenne d'intensité d'usage du transport aérien (1,8 passager pour un habitant). Cependant, elle se distingue, avec l'Italie et l'Espagne, par un poids relativement important du transport national dans l'aérien.

Avec 2,3 passagers transportés par bateau (hors croisières) pour 10 habitants, la France présente une intensité d'usage du transport maritime de moitié inférieure à la moyenne européenne (4,6 passagers pour 10 habitants) ; à l'instar des Pays-Bas, le transport extra-UE y est prépondérant, en raison du trafic important de voyageurs généré par les liaisons régulières en ferry avec le Royaume-Uni.

Graphique 2 : parts modales du transport intérieur terrestre de voyageurs en 2022

En %, basé sur les passagers-kilomètres



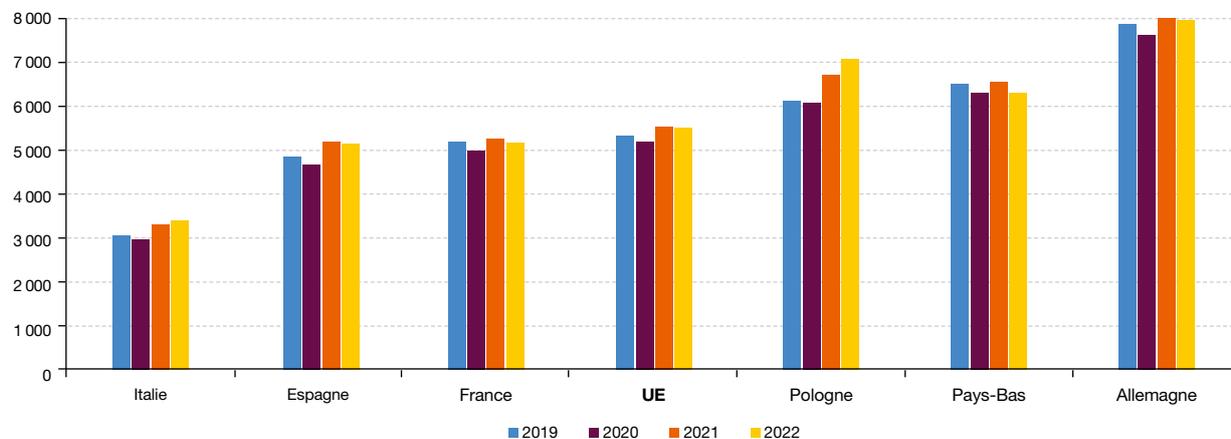
Champ : transport ferré et routier (hors deux-roues).
Source : Commission européenne

UN USAGE DU TRANSPORT DE MARCHANDISES DANS LA MOYENNE EUROPÉENNE

En 2022, l'intensité d'usage du transport intérieur terrestre de marchandises en France est proche de la moyenne européenne de 35 % à celle de l'Allemagne, la plus élevée en Europe (*graphique 3*). De nombreux facteurs peuvent expliquer ces écarts entre pays, un peu plus importants que pour le transport de voyageurs : niveau d'activité économique, poids des secteurs primaire et secondaire dans l'économie, situation géographique, densité de population, densité des infrastructures de transport, etc. Les impacts de la crise sanitaire sur le transport de marchandises ont été plus limités que sur celui des voyageurs, et le positionnement relatif des principaux pays européens a peu évolué ces dernières années, à l'exception notable de la Pologne, dont la dynamique de rattrapage économique se poursuit après la crise.

Graphique 3 : intensité d'usage du transport intérieur terrestre de marchandises

En tonnes-kilomètres par habitant



Note : l'intensité d'usage rapportée à la population du pays le volume total de transport, obtenu en sommant les volumes propres à chaque mode, exprimés en tonnes-kilomètres. Pour chaque pays, ces volumes sont mesurés selon le principe de « territorialité », c'est-à-dire en agréant les flux de trafic domestique et la part domestique des flux de trafic international (y compris en transit), indépendamment de la nationalité du transporteur et du lieu de (dé)chargement des marchandises.

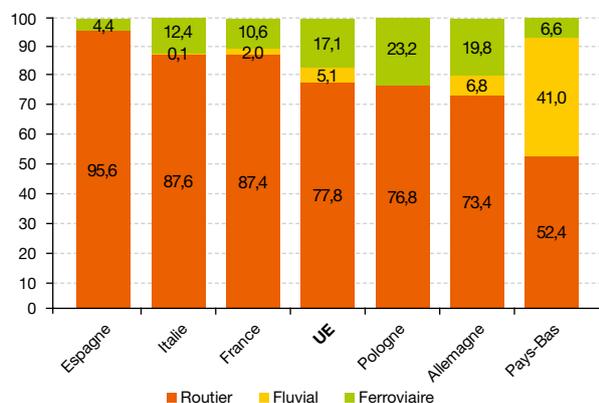
Champ : transport ferré, fluvial et routier (hors VUL), hors oléoducs ; France métropolitaine ; UE hors Malte, régions ultrapériphériques françaises et portugaises.
Sources : Eurostat ; calculs SDES

Transports : la place de la France en Europe en 2022

Par ailleurs, la France se différencie par une part modale du routier nettement supérieure à la moyenne européenne (+ 9,6 points en 2022), et, en contrepartie, par des parts modales inférieures pour le fluvial et le ferroviaire (graphique 4). En ce qui concerne le ferroviaire, ce positionnement en retrait de la France s'inscrit en miroir de son positionnement en tête dans le transport ferroviaire de voyageurs, développé en priorité ces dernières décennies, au détriment du fret, à travers notamment des investissements massifs dans le réseau à grande vitesse.

Graphique 4 : parts modales du transport intérieur terrestre de marchandises en 2022

En %, basé sur les tonnes-kilomètres



Champ : transport ferré, fluvial et routier (hors VUL) ; France métropolitaine ; UE hors Malte, régions ultrapériphériques françaises et portugaises.
Source : Eurostat

En 2022, dans le domaine du fret aérien, la France occupe une position intermédiaire en matière d'intensité d'usage avec 31,5 kg transportés par habitant. Dans le domaine du fret maritime, la France se positionne plus en retrait, malgré l'étendue de ses façades maritimes, avec seulement 4,1 tonnes transportées par habitant, contre

9,6 tonnes par habitant pour l'Espagne et 33,4 tonnes par habitant pour les Pays-Bas, premier pays européen dans ce domaine. De façon générale, dans tous les pays européens, les activités de fret aérien et maritime se concentrent sur le transport international avec les pays hors UE, qui représente à lui seul entre 60 % et 100 % de l'activité selon le pays concerné.

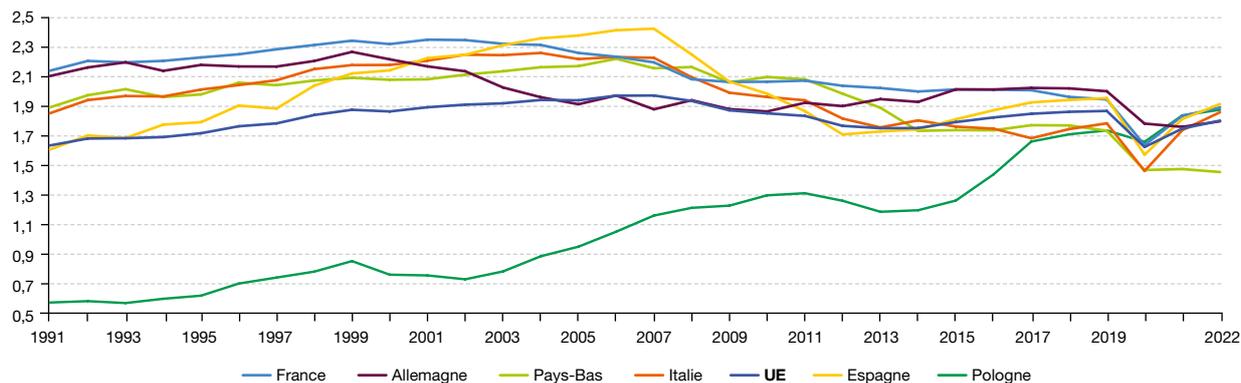
UNE RÉDUCTION MODÉRÉE DE L'INTENSITÉ DES ÉMISSIONS DE GAZ À EFFET DE SERRE DES TRANSPORTS À L'ÉCHELLE DE L'UE

L'intensité des émissions de gaz à effet de serre (GES) des transports, exprimée en tonnes équivalent CO₂ par habitant, résulte des intensités d'usage des transports de voyageurs et de marchandises, modulées par leurs parts modales respectives et les facteurs d'émission propres à chaque mode. Du début des années 1990 au début des années 2000, cet indicateur d'émissions a augmenté tendanciellement dans l'UE, du fait d'une expansion continue des infrastructures et d'une augmentation des volumes de transport, soutenues par la croissance économique, au bénéfice principalement du transport routier (graphique 5). À partir du milieu des années 2000, dans un contexte de croissance économique plus modérée, les intensités d'usage et les parts modales des transports ont eu tendance à se stabiliser, tandis que l'efficacité énergétique des véhicules routiers a continué à progresser et que le recours aux biocarburants routiers s'est fortement développé, avec pour effet net une réduction de 0,5 % par an en moyenne de l'intensité des émissions de GES des transports à l'échelle de l'UE sur la période 2005-2022.

Les évolutions sont cependant contrastées selon les pays européens. Les pays les plus intensifs au milieu des années 2000 (France, Italie, Espagne et Pays-Bas) ont enregistré les baisses les plus marquées (de 1,1 % par an pour la France et l'Italie à 2,4 % par an pour les Pays-Bas), tandis que la Pologne, pays le moins intensif, a présenté une hausse soutenue de 4,1 % par an en moyenne. Globalement, ces évolutions ont entraîné une convergence des intensités des émissions de GES des transports à l'échelle de l'UE.

Graphique 5 : intensité des émissions de GES des transports

En t CO₂ éq par habitant



Champ : émissions de GES générées par la combustion de carburant dans les transports, hors transports maritime et aérien internationaux.
Source : Agence européenne pour l'environnement (AEE)

Tableau 1 : longueur et densité des réseaux de transport en Europe en 2022

Longueur en kilomètres, densité en kilomètres par million d'habitants

	Réseau routier structurant ⁽¹⁾		Réseau ferroviaire			Réseau navigable	
	Longueur (en km)	Densité ⁽²⁾	Longueur (en km)	Densité ⁽²⁾	Part grande vitesse (en %)	Longueur (en km)	Densité ⁽²⁾
UE	381 636 ⁽³⁾	952 ⁽³⁾	202 131	452	12,2	47 767 ⁽³⁾	119 ⁽³⁾
Allemagne	50 982	612	38 836	467	7,0	7 675	92
Espagne	30 606	645	16 468	347	23,9	92	2
France	21 224	312	27 812	409	47,4	8 501	125
Italie	37 603	637	16 829	285	5,4	1 562	26
Pays-Bas	5 571	317	3 041	173	3,0	6 297	358
Pologne	21 261	576	19 355	525	2,4	3 768	102

⁽¹⁾ Autoroutes et routes nationales.⁽²⁾ Densité en km pour 1 million d'habitants.⁽³⁾ UE hors Belgique, Danemark, Chypre, Estonie, Grèce, Lettonie, Malte, Portugal et Slovénie.

Source : Eurostat ; Commission européenne ; calculs SDES

INFRASTRUCTURES DE TRANSPORT

En 2022, la France comptait 21 224 km de routes nationales ou d'autoroutes, soit une densité de 312 km pour 1 million d'habitants pour le réseau structurant (*tableau 1*). Cette densité est nettement inférieure à la moyenne européenne, mais elle ne prend pas en compte le réseau national de routes départementales et communales, qui est de loin le plus étendu en Europe.

Avec ses 27 812 km, le réseau ferroviaire français est le deuxième plus long d'Europe, précédé par celui de l'Allemagne (38 836 km) et suivi par celui de la Pologne (19 355 km). La densité du réseau ferroviaire français rapportée à la population est néanmoins inférieure à la moyenne européenne, la France étant notamment devancée par l'Allemagne et par la Pologne, mais aussi par d'autres pays européens de plus petite taille. Par ailleurs,

la France se distingue par son réseau ferroviaire à grande vitesse (lignes dédiées ou adaptées à la grande vitesse), de loin le plus développé en Europe. Il représente près de la moitié du réseau français, tandis qu'à l'échelle de l'UE, seulement 12,2 % du réseau est adapté ou dédié à la grande vitesse.

Directement liés à la géographie des pays, les réseaux fluviaux ne sont présents que dans quelques pays membres de l'UE, là où passent de grands fleuves : Rhin, Elbe, Danube, Seine, Rhône, ainsi que le canal Albert en Belgique. Avec ses 8 500 km de voies navigables, le réseau français est le premier d'Europe en longueur totale, devant la Finlande (8 086 km) et l'Allemagne (7 675 km).

**SOUS-DIRECTION
DES STATISTIQUES DES TRANSPORTS**

Dépôt légal : avril 2025
ISSN : 2557-8510 (en ligne)

Directrice de publication : Béatrice Sédillot
Coordination éditoriale : Claude Baudu-Baret
Maquettage et réalisation : Agence Efil, Tours

Commissariat général au développement durable

Service des données et études statistiques (SDES)

Sous-direction des statistiques du transport

Tour Séquoia - 92055 La Défense cedex

Courriel : diffusion.cgdd@developpement-durable.gouv.fr

www.statistiques.developpement-durable.gouv.fr

**MINISTÈRES
AMÉNAGEMENT
DU TERRITOIRE
TRANSITION
ÉCOLOGIQUE**

Liberté
Égalité
Fraternité

