
TRAJETS DOMESTIQUES

Le train loin d'être toujours le moins cher !



UFC-QUE CHOISIR

Service des études



UFC-QUE CHOISIR

L'UFC-Que Choisir dispose d'un réseau de 135 associations locales réparties sur tout le territoire, qui accompagne les consommateurs dans la résolution de 100 000 litiges chaque année. Ses 140 salariés, basés au siège à Paris, publient des articles et enquêtes pour le magazine et le site internet « Que Choisir », conduisent des tests comparatifs, lancent des actions en justice, et réalisent des études économiques et des actions de plaidoyer pour éclairer et œuvrer à des décisions permettant de rendre accessible à tous une consommation plus sobre et responsable.

www.quechoisir.org

Editeur : UFC-Que Choisir

Nos remerciements vont à Alexis Chailloux (Réseau Action Climat) pour sa précieuse contribution et son expertise.

Les informations contenues dans ce document correspondent à une analyse à jour à la date de publication le 3 juillet 2025.

Ce document est soumis aux droits d'auteur mais peut être utilisé librement à des fins de campagne, d'éducation et de recherche moyennant mention complète de la source. Pour copie dans toute autre circonstance, réutilisation dans d'autres publications, traduction ou adaptation, une permission doit être accordée et des frais peuvent être demandés. Contact : relationspresse@quechoisir.org

SOMMAIRE

RÉSUMÉ.....	4
CONTEXTE.....	6
METHODOLOGIE.....	7
RÉSULTATS.....	11
Des liaisons aériennes peu justifiables	15
Avantage au train par rapport à l'avion pour les liaisons ferroviaires directes	12
L'avion surtout moins cher sur les liaisons transversales	13
La voiture compétitive pour quatre personnes pour les liaisons transversales	16
LES DEMANDES DE L'UFC-QUE CHOISIR	20

RÉSUMÉ

Dans un contexte où le secteur des transports reste le principal émetteur de gaz à effet de serre en France (34 % des émissions en 2023), le report modal vers le ferroviaire constitue une priorité climatique. En effet, le train, bien moins émetteur de gaz à effet de serre que l'avion ou la voiture, est un levier essentiel pour réduire ces émissions.

Selon un sondage IFOP d'avril 2024, le coût est le premier critère de choix d'un mode de transport pour un trajet de plus de cent kilomètres et le prix des billets de train la principale raison de la non-utilisation du TGV et du TER¹. Ainsi, pour que le report modal soit possible, encore faut-il que le train soit financièrement accessible.

Ainsi, notre étude évalue l'attractivité économique du train par rapport à l'avion et à la voiture pour 48 liaisons françaises, dans deux scénarios types : un départ en vacances estivales pour un couple ou une famille avec deux adolescents, et un week-end pour deux adultes.

Nos relevés montrent que le train se montre compétitif lorsqu'il existe des liaisons ferroviaires directes, notamment sur les axes radiaux (depuis ou vers Paris). Dans le scénario estival, 60 % des trajets sont moins chers en train qu'en avion. Sur ces liaisons, le train est en moyenne deux fois moins cher que l'avion, ce qui montre qu'une offre ferroviaire bien structurée permet au train de s'imposer comme une solution de transport abordable.

A l'inverse, dans le premier comme dans le second scénario, de nombreuses liaisons transversales (province à province), surtout quand un changement de train est nécessaire, s'avèrent moins chères en avion, de 37 % en moyenne. L'absence de liaisons directes et la fragmentation de l'offre expliquent cette perte de compétitivité.

Quant à la voiture, elle est surtout attractive dans le scénario familial : un tiers des trajets y sont les moins chers, par rapport au train et l'avion, de 30 % en moyenne en comparaison du train et de 44 % en comparaison de l'avion. Or, une tarification familiale renforcée permettrait de repositionner le train pour plusieurs des liaisons étudiées.

Compte tenu de ces constats et pour faire du train une alternative réellement accessible et universelle, l'UFC–Que Choisir recommande :

- **Renforcer l'offre ferroviaire, notamment pour les liaisons ne reliant pas Paris**
- **Augmenter de 2 h 30 à 4 heures le seuil d'interdiction des vols intérieurs lorsqu'une alternative ferroviaire existe**
- **Abaissier le plafond des prix des TGV, assurant un avantage financier généralisé du train par rapport à l'avion**
- **Mettre en place des tarifs avantageux pour les familles**
- **Renforcer les moyens de l'Autorité de Régulation des Transports dans le suivi des pratiques tarifaires des transporteurs ferroviaires**
- **Réformer le « billet de congés annuels »**

¹ IFOP, FNAUT, [Hiérarchisation des attentes des voyageurs ferroviaires](#), avril 2024



²³ Réseau Action Climat, [Pourquoi l'avion est \(souvent\) moins cher que le train ? \(et comment y remédier\)](#), juillet 2025

CONTEXTE

Alors que la lutte contre le changement climatique impose une réduction drastique des émissions de gaz à effet de serre, le secteur des transports reste en France le principal contributeur à celles-ci. En 2023, il représentait à lui seul 34 % des émissions nationales, soit environ 127 millions de tonnes équivalent CO₂². Le transport routier en est le principal contributeur, en raison de la place prépondérante de la voiture individuelle dans les déplacements du quotidien comme de loisir. Toutefois, l'aérien demeure une source majeure d'émissions par passager, en particulier sur les trajets courts où des alternatives plus sobres existent.

Or, sur longue distance, le train est de loin le mode de transport le plus vertueux. D'après la base empreinte de l'ADEME³, un trajet en TGV n'émet en moyenne que 2,9 grammes de CO₂ par passager-kilomètre, contre environ 331 g pour l'avion de courte distance et jusqu'à 256 g pour une voiture utilisée en solo (128 g pour deux passagers et 64 g pour quatre passagers). Malgré les efforts d'efficacité énergétique du secteur aérien – réduction de la consommation unitaire par passager d'environ 25 % entre 2000 et 2019 – la croissance du trafic global sur cette période a largement annulé ces gains⁴.

S'agissant du trafic aérien intérieur, une baisse de la fréquentation peut être constatée entre

2019 et 2024. Elle est de 28,5 % pour les liaisons radiales et de 18,7 % pour les liaisons transversales⁵. Dans le même temps, le transport ferroviaire a progressé. En 2023, la fréquentation des trains a augmenté de 6 %. Elle dépasse ainsi le niveau de 2019 de 21 % pour les services conventionnés TER et Intercités et de 6 % pour les services de trains aptes à la grande vitesse (TAGV)⁶.

Selon un sondage IFOP d'avril 2024, le coût est le premier critère de choix d'un mode de transport pour un trajet de plus de cent kilomètres et le prix des billets de train la principale raison de la non-utilisation du TGV et du TER⁷. Cela souligne l'importance de mettre en place une politique tarifaire incitative.

Dans ce contexte, l'enjeu d'un report modal vers le rail, depuis l'avion comme depuis la voiture, repose sur l'accessibilité géographique et tarifaire du train, ainsi qu'un développement de l'offre grâce à des investissements publics dans le réseau et l'amélioration de l'intermodalité. À ce titre, l'UFC-Que Choisir a renseigné dans une récente étude la nécessité de renforcer l'accès piéton et cycliste aux gare ferroviaires⁸.

Ce dossier a pour objectif de dresser un bilan comparatif des prix de l'avion, du train et de la voiture, dans un contexte de déplacements de loisirs, et plus particulièrement de départ en vacances estivales.

² Ministères Territoires, Ecologie, Logement, [Chiffres clés du climat, France, Europe et Monde](#), édition 2024

³ ADEME, [Base Empreinte](#)

⁴ UFC-Que Choisir, [De l'aérien au rail. Garantir les intérêts des consommateurs dans une réelle transition vers le ferroviaire](#), 2021

⁵ DGAC, Bulletin statistique trafic aérien commercial 2024, juin 2025

⁶ ART, Le marché français du transport ferroviaire en 2023, l'essentiel, décembre 2024

⁷ IFOP, FNAUT, [Hiérarchisation des attentes des voyageurs ferroviaires](#), avril 2024

⁸ UFC-Que Choisir, [Plus de 10 millions de Français sans alternatives à la voiture, L'UFC-Que Choisir révèle les « zones blanches » de l'accès aux transports publics](#), novembre 2024

METHODOLOGIE

Pour analyser l'attractivité financière du train pour les destinations domestiques françaises, comparativement à l'avion et la voiture et rendre compte de la situation des consommateurs et des consommatrices dans leur choix de mode de transport pour des déplacements de loisirs, nous avons étudié 48 liaisons selon deux scénarios.

Considérant avant tout les alternatives aux liaisons aériennes domestiques, conformément à notre précédente étude portant sur l'interdiction des vols domestiques en cas d'alternative ferroviaire⁹, nous avons sélectionné les lignes à étudier selon l'offre aérienne actuelle. Ainsi, nous avons choisi les lignes aériennes ayant transportées au moins 50 000 personnes en 2023 et proposant une liaison directe aux dates considérées (voir tableau ci-dessous). Nous avons exclu les liaisons depuis ou vers la Corse et les DROM, du fait de leur caractère insulaire, et les liaisons depuis ou vers l'aéroport de Bâle-Mulhouse étant donné sa spécificité en matière de localisation géographique, à la frontière entre trois pays. Cela aboutit à l'étude de 48 lignes.

Le premier scénario étudié traite d'un trajet aller-retour pour les vacances estivales (du 12 au 26 juillet¹⁰) pour un couple et une famille de quatre personnes (deux adultes et deux adolescents de 15 et 17 ans). Ainsi, cette configuration tient compte de la nécessité d'emporter

des bagages pour chacun des voyageurs. Cela revient à l'ajout d'un bagage en soute d'environ 20 kg (poids légèrement variable selon la compagnie aérienne) ou l'ajout d'un bagage supplémentaire si celui-ci n'est pas compris dans le billet (dans le cas d'un voyage en TGV *OuiGo*).

Le second scénario traite d'un départ en week-end pour deux personnes à la fin de la saison estivale (du 5 au 7 septembre). Considérant ici un séjour court, aucun bagage en soute ou supplémentaire n'a été considéré.

Dans les deux cas, les relevés de prix ont été effectués trois mois avant le voyage, soit les 11 et 12 avril dans le premier scénario et les 5 et 6 juin pour le second scénario¹¹. Pour le premier scénario, les tarifs les moins chers de la journée au sein des trajets aériens directs et avec un changement au maximum pour les trajets ferroviaires ont été considérés. Pour le second scénario, la même logique a été appliquée mais seulement aux trajets vendredi après 12h et dimanche après 12h. Les prix ont été relevés pour toutes les compagnies aériennes et ferroviaires proposant des liaisons à la période donnée, sur leur site internet officiel. Dans le cas où une destination est desservie par plusieurs compagnies, ferroviaires ou aériennes, le prix le plus bas a été considéré. Dans tous les scénarios, aucune carte de réduction n'a été prise en compte.

Pour chacun de ces voyages, les prix des billets allers-retours ont systématiquement été relevés au départ des deux villes (ex : Paris-Toulouse-Paris et Toulouse-Paris-Toulouse).

⁹ UFC-Que Choisir, [De l'aérien au rail, Garanti les intérêts des consommateurs dans une réelle transition vers les ferroviaire](#), avril 2021

¹⁰ Ces dates ont été ajustées à J+1 ou J-1 selon la disponibilité d'une liaison aérienne. Les relevés de prix ont été

effectués pour les mêmes dates pour tous les modes de transport pour une même destination.

¹¹ La liaison Nantes-Lyon a été relevée le 9 juin pour les deux voyages.

Ainsi, pour chaque liaison, quatre tarifs allers-retours ont été relevés. Le coût pour se rendre à la gare ou à l'aéroport n'a pas été intégré.

A noter, les prix du train et de l'avion montrent une forte variabilité, du fait du recours à la tarification dynamique (ou "yield management") par les compagnies ferroviaires et aériennes. Ce principe de tarification consiste à faire varier le prix des billets pour un même trajet en fonction de la demande et du taux de remplissage. Concrètement, le prix du billet augmente plus la demande est forte (week-end, vacances, horaires les plus prisés) et plus le taux de remplissage est élevé. Le prix du billet vendu au passager s'éloigne donc fondamentalement des coûts supportés par la compagnie aérienne ou ferroviaire. Les relevés correspondent donc spécifiquement aux scénarios décrits et des prix différents seraient à l'œuvre dans d'autres contextes.

Pour les trajets en voiture, trois postes de coûts ont été considérés : l'amortissement du véhicule¹², les frais de carburants et les frais d'autoroutes. Ces deux derniers postes de frais, ainsi que le nombre de kilomètres à parcourir, ont été relevés grâce au site <https://fr.mappy.com/>. S'agissant du carburant, la consommation correspond à celle d'une voiture diesel de taille moyenne, soit 6L/100 kilomètres. Le prix du gazole considéré est de 1,59 €/L, prix moyen selon l'INSEE en avril 2025¹³.

¹² Selon ADETEC, Le coût réel de la voiture en 2022, décembre 2023 (hors carburants et hors péages), soit 0,198 €/km. Le nombre de kilomètres considéré correspond à celui indiqué sur le site <https://fr.mappy.com/>.

¹³ INSEE, [Prix moyens mensuels de vente au détail en métropole - Gazole \(1 litre\)](#), pour avril 2025



²³ Réseau Action Climat, [Pourquoi l'avion est \(souvent\) moins cher que le train ? \(et comment y remédier\)](#), juillet 2025

TABLEAU 1 : LIAISONS ÉTUDIÉES

Liaison	Compagnie(s) aérienne(s)	Compagnie(s) ferroviaire(s)
Nice <>Paris	Air France /Easyjet	SNCF
Toulouse<>Paris	Air France /Easyjet	SNCF
Marseille<>Paris	Air France	SNCF/Trenitalia
Paris<>Montpellier	Air France/Transavia	SNCF
Bordeaux <>Paris	Air France	SNCF
Paris<>Lyon	Air France	SNCF/Trenitalia
Paris<>Biarritz	Air France/Transavia	SNCF
Nantes <>Paris	Air France	SNCF
Bordeaux<>Lyon	Air France /Easyjet	SNCF
Nantes<>Marseille	Air France /Easyjet	SNCF
Marseille<>Tours	Ryanair	SNCF
Lyon<>Nantes	Air France /Easyjet	SNCF
Paris <>Brest	Air France	SNCF
Marseille<>Bordeaux	Easyjet	SNCF
Nice <>Lille	Volotea/ Easyjet	SNCF
Nantes<>Nice	Easyjet	SNCF
Paris<>Pau	Air France/Amelia	SNCF
Bordeaux<>Nice	Easyjet	SNCF
Toulouse<>Lyon	Easyjet	SNCF
Paris <>Perpignan	Transavia	SNCF
Paris<>Toulon	Transavia	SNCF
Nantes<>Toulouse	Easyjet	SNCF
Toulouse <>Lille	Volotea	SNCF
Paris<>Lourdes/Tarbes	Volotea	SNCF
Nantes<>Montpellier	Volotea	SNCF
Bordeaux<>Lille	Easyjet	SNCF
Brest<>Lyon	Air France	SNCF
Paris <>Clermont-Ferrand	Air France	SNCF

Biarritz<>Lyon	Air France /Easyjet	SNCF
Toulouse <>Nice	Easyjet	SNCF
Lille<>Marseille	Ryanair	SNCF
Nice <>Lyon	Air France	SNCF
Nice <>Strasbourg	Volotea/ Easyjet	SNCF
Brest<>Marseille	Volotea/Transavia	SNCF
Toulouse <>Strasbourg	Volotea	SNCF
Nice <>Rennes	Easyjet	SNCF
Rennes <>Lyon	Air France	SNCF
Caen <>Lyon	Air France	SNCF
Strasbourg<>Bordeaux	Volotea	SNCF
Rennes <>Paris	Air France	SNCF
Toulouse<>Rennes	Twin Jet	SNCF
Marseille<>Lyon	Air France	SNCF
Marseille<>Strasbourg	Volotea	SNCF
Caen <>Marseille	Volotea	SNCF
Marseille<>Rennes	Volotea	SNCF
Nantes<>Strasbourg	Volotea	SNCF
Strasbourg<>Lyon	Twin Jet	SNCF
Beauvais<>Béziers	Ryanair	SNCF

RÉSULTATS

En 2021, deux études, de l'UFC-Que Choisir¹⁴ et du Réseau Action Climat¹⁵ s'étaient penchées sur la comparaison du prix des billets sur les liaisons intérieures, et montraient un avantage au train sur les liaisons directes. Notre association avait notamment relevé des prix des billets de train inférieurs à ceux de l'avion pour les 23 liaisons métropolitaines réalisables en moins de 4h en train. La différence de prix s'élevait en moyenne à 8 euros sur les 5 liaisons de moins de 2h30 et à 4 euros pour les 18 liaisons entre 2h30 et 4h. Pour une réservation trois mois avant le voyage, le train était même moins cher sur les 10 principales liaisons aériennes avec une alternative ferroviaire en moins de 5h.

Plus généralement, nous montrions l'harmonisation croissante des prix des billets d'avion et de train sur les liaisons où ils sont en concurrence, avec un avantage au train pour les trajets directs.

Les résultats présentés ci-dessous permettent d'affiner et d'actualiser ces résultats, en les étendant notamment à la voiture.

¹⁴ UFC-Que Choisir, [De l'aérien au rail, Garanti les intérêts des consommateurs dans une réelle transition vers les ferroviaire](#), avril 2021

¹⁵ Réseau Action Climat, [Le train peut-il absorber les voyageurs des lignes aériennes intérieures en France ?](#), 2021



²³ Réseau Action Climat, [Pourquoi l'avion est \(souvent\) moins cher que le train ? \(et comment y remédier\)](#), juillet 2025

AVANTAGE AU TRAIN PAR RAPPORT À L'AVION POUR LES LIAISONS FERROVIAIRES DIRECTES

Dans le premier scénario, considérant deux ou quatre passagers avec bagages, sur les 48 liaisons étudiées, soient 96 allers-retours, 60 % sont moins chers en train, 31% moins chers en avion et 8 % montre un des allers-retours moins chers avec l'un ou l'autre des modes.

Dans le second scénario, considérant les 42 lignes étudiées, échantillon réduit du fait de l'indisponibilité de certains vols ou trajets ferroviaires à ces dates, 48 % sont moins chers en avion, 36 % en train et 16 % montre un des allers-retours moins chers avec l'un ou l'autre des modes. L'avion se trouve donc avantage dans ce scénario par rapport au premier étant donné l'absence de bagage en soute, service souvent fortement facturé par les compagnies aériennes.

Voyons les quatorze lignes qui sont systématiquement moins chères en train dans les deux scénarios et pour les deux allers-retours. Il s'agit des suivantes, considérant le prix pour un trajet pour une personne :

TABLEAU 2 : LIAISONS MOINS CHÈRES EN TRAIN DANS LES DEUX SCÉNARIOS

Liaison	Type de ligne ferroviaire	Prix minimum moyen en train (€)	Prix minimum moyen en avion (€)		
Paris <> Marseille	TGV	37,9	59	- 21,1 €	-36%
Paris<>Montpellier	TGV	60,8	100,4	- 39,6 €	-39%
Paris <> Bordeaux	TGV	41,9	86,7	- 44,8 €	-52%
Paris<>Lyon	TGV	31,5	75,7	- 44,2 €	-58%
Paris <>Nantes	TGV	30,6	62,3	- 31,7 €	-51%
Paris <>Brest	TGV	47,75	132,1	- 84,4 €	-64%
Paris<>Pau	TGV	81,9	108,8	- 26,9 €	-25%
Paris <>Perpignan	TGV	78,5	118,6	- 40,1 €	-34%
Paris<>Toulon	TGV	67,6	109,3	- 41,7 €	-38%
Brest<>Lyon	TGV-TGV	101,4	153,1	- 51,7 €	-34%
Paris <>Clermont-Ferrand	Intercités	32,6	69,1	- 36,5 €	-53%
Nice <>Lyon	TGV	74,6	175,8	- 101,2 €	-58%
Caen <>Lyon	TER-TGV	75,7	145,3	- 69,6 €	-48%
Marseille<>Lyon	TGV	31,9	95,3	- 63,4 €	-67%
Moyenne		56,8	106,5	- 49,8 €	-47%

Considérant la moyenne de prix dans les deux scénarios et pour l'ensemble des allers-retours. Sur ces liaisons, le train est en moyenne quasiment moitié moins cher que l'avion (56,8 € vs 106,5 € pour un passager aller ou retour en moyenne).

Les lignes qui se montrent moins chères en train sont quasi exclusivement des lignes directes (en dehors de Brest<>Lyon et Caen<>Lyon). Nous retrouvons en particulier près des trois quarts des lignes dites radiales, c'est-à-dire au départ ou l'arrivée de Paris, étudiées.

L'AVION SURTOUT MOINS CHER POUR LES LIAISONS TRANSVERSALES

A l'inverse, onze lignes apparaissent systématiquement moins chères en avion dans les deux scénarios et pour les deux allers-retours. Il s'agit des suivantes considérant le prix pour un trajet pour une personne :

TABLEAU 3 : LIAISONS MOINS CHÈRES EN AVION DANS LES DEUX SCÉNARIOS

Liaison	Type de ligne ferroviaire	Prix minimum moyen en avion (€)	Prix minimum moyen en train (€)		
Biarritz<>Lyon	TGV-TGV	105,5	169,1	-63,6 €	-38 %
Bordeaux<>Lyon	TGV-TGV	51,5	115,0	-63,5 €	-55 %
Bordeaux<>Nice	TGV-TGV	57,1	110,3	-53,2 €	-48 %
Marseille<>Brest	TGV-TGV	113,1	158,9	-45,7 €	-29 %
Marseille<>Strasbourg	TGV	69,0	87,8	-18,7 €	-21 %
Nantes<>Marseille	TGV-TGV	74,7	105,9	-31,2 €	-29 %
Nantes<>Montpellier	TGV-TGV	77,0	123,8	-46,8 €	-38 %
Nantes<>Strasbourg	TGV	68,5	113,9	-45,3 €	-40 %
Nice<>Strasbourg	TGV-TGV	53,6	116,4	-62,8 €	-54 %
Strasbourg<>Bordeaux	TGV	98,5	138,6	-40,1 €	-29 %
Toulouse<>Strasbourg	TGV-TGV	101,3	147,5	-46,2 €	-31 %
Moyenne		79,1	126,1	-47 €	-37 %

Sur ces liaisons, l'avion est en moyenne 37 % moins cher que le train (79,1 € vs 126,1 € pour un passager aller ou retour en moyenne).

Toutes ces lignes aériennes sont dites transversales, ne reliant pas Paris. Ainsi, côté ferroviaire, il s'agit dans 80 % des cas de liaisons avec correspondance entre deux TGV, en dehors des lignes Marseille<>Strasbourg et Strasbourg<>Bordeaux.

Par ailleurs, il est intéressant de noter que pour les liaisons avec correspondance (TGV-TGV, TER-TGV, Intercités-TGV et Intercités-TER) le prix minimal moyen du train augmente largement. En effet, il est de 68,9 € dans le cas d'une liaison directe, contre 111,5 € dans le cas d'une liaison avec correspondance. La nécessité de faire une correspondance en train est ainsi corrélée avec une nette augmentation du prix du billet. Sur ces mêmes catégories de liaisons comparativement, les prix moyens minimaux des trajets en avion sont respectivement de 104,6 € et de 103,9 €, soient quasiment identiques.

Le prix moyen minimum des billets de train est également corrélé à la distance parcourue¹⁶, ce qui n'apparaît pas dans le cas de l'avion, comme le montre le tableau ci-dessous considérant le prix pour un trajet pour une personne :

TABLEAU 4 : PRIX MINIMAL MOYEN DU TRAIN ET DE L'AVION EN FONCTION DE LA DISTANCE ROUTIÈRE

Distance routière (km)	Prix moyen minimal en avion (€)	Prix moyen minimal en train (€)
Entre 300 et 500	134,6	41,9
Entre 500 et 750	101,8	75,0
Entre 750 et 1000	94,1	99,2
Plus de 1000	110,4	118,1

En résumé, il existe un avantage financier au ferroviaire pour de nombreuses liaisons directes, en particulier les liaisons radiales. En revanche, sur plusieurs liaisons transversales importantes, comme le Bordeaux <> Lyon ou le Marseille <> Nantes, qui nécessitent une correspondance, le train est nettement plus cher que l'avion.

Ce manque de compétitivité du train pour les liaisons transversales renvoie ainsi au manque d'offre et de connectivité ferroviaires. Sur les 10 principales liaisons aériennes transversales françaises¹⁷, seules trois disposent d'un train direct (Marseille-Bordeaux, Lyon-Nantes, Lyon-Toulouse). Dès lors, elles nécessitent majoritairement une correspondance, entraînant un allongement de la durée de parcours, et souvent la contrainte d'un changement de gare à Paris. Sur ces distances, le train - qu'il soit classique, à grande vitesse, ou de nuit - serait pourtant tout à fait en mesure de répondre à la demande. Ces exemples montrent qu'outre la question du prix, le développement de liaisons ferroviaires directes est un prérequis pour permettre faire un report modal de l'avion vers le train.

¹⁶ Nombre de kilomètres routiers (d'après <https://fr.mappy.com/>)

¹⁷ Marseille-Nantes, Bordeaux-Lyon, Lille-Nice, Nantes-Nice, Bordeaux-Nice, Nantes-Toulouse, Lille-Toulouse, Marseille-Bordeaux, Lyon-Nantes, Lyon-Toulouse

DES LIAISONS AÉRIENNES PEU JUSTIFIABLES

Avant de débiter notre analyse comparative des prix de ces trois modes de transports pour les 48 liaisons considérées, intéressons-nous d'abord au temps de voyage différencié entre train et avion.

En effet, comme nous le rappelions dans la méthodologie décrite précédemment, la sélection des lignes a été réalisée selon l'offre aérienne actuelle, dans la continuité de notre précédente étude sur les alternatives ferroviaires aux lignes aériennes domestiques¹⁸.

Ainsi, considérant le temps de voyage, c'est-à-dire en prenant en compte les temps de pré et post acheminement aux gares¹⁹ et aéroports²⁰, et le temps d'anticipation liés aux normes de sécurité dans ce second cas²¹, six liaisons apparaissent plus rapides en train, considérant le prix pour un trajet pour une personne :

TABEAU 5 : LIAISONS DOMESTIQUES PLUS RAPIDES EN TRAIN PAR RAPPORT À L'AVION

Liaison	Durée du voyage (min)		Ecart de temps de voyage (min)
	Avion	Train	
Rennes <> Paris	222	143	-79
Marseille <> Lyon	217	144	-73
Paris <> Lyon	227	168	-59
Nantes <> Paris	232	177	-55
Bordeaux <> Paris	237	185	-52
Marseille <> Paris	247	240	-7

Ces six lignes sont également celles qui proposent une alternative ferroviaire à l'avion en moins de 4h de temps de voyage. Il est donc d'autant plus prégnant de considérer leur suppression effective. Enfin, en dehors de la ligne Rennes <> Paris, qui montre parfois un avantage financier à l'avion, ces lignes sont plus abordables en train qu'en avion dans les deux scénarios étudiés.

Or, le décret n°2023-385, pris en application de la loi Climat et Résilience (2021) ne concernait que les lignes Paris Orly – Nantes, Paris Orly – Lyon et Paris Orly – Bordeaux. Des lignes qui avaient déjà

¹⁸ UFC-Que Choisir, [De l'aérien au rail. Garantir les intérêts des consommateurs dans une réelle transition vers le ferroviaire](#), avril 2021

¹⁹ 55 minutes. Autorité de régulation des Transports, Enquête 2019 auprès des voyageurs en trains à grande vitesse, juillet 2020

²⁰ 102 minutes. Ministère chargé des Transports, DGAC, Enquête nationale auprès des passagers aériens. Année 2023

²¹ Réseau Action Climat, [Le train peut-il absorber les voyageurs des lignes aériennes intérieures en France ?](#), juin 2021

fait l'objet de suppression à la demande du gouvernement ou sur décision de la compagnie aérienne *Air France*²². Les lignes depuis l'aéroport de Paris Charles de Gaulle vers ces destinations ont par ailleurs été maintenues. Ces évolutions sont particulièrement éloignées de l'ambition initiale de la convention citoyenne pour le climat et de nos recommandations, et le manque d'ambition de cette disposition est peu compréhensible au vu du bilan comparatif entre train et avion en matière de temps de transport et de prix.

LA VOITURE COMPÉTITIVE POUR QUATRE PERSONNES POUR LES LIAISONS TRANSVERSALES

Étendons à présent notre analyse comparative en y intégrant la voiture.

Dans le premier scénario, pour deux personnes, aucun aller-retour ne se montre moins cher en voiture. La situation est proche dans le second scénario, pour deux personnes, puisque seul le trajet Toulouse <> Rennes se montre plus avantageux financièrement en voiture.

C'est dans le cas d'un voyage de quatre personnes, dans le premier scénario, que la voiture se montre avantageuse financièrement. En effet, près d'un tiers des trajets sont systématiquement moins chers en voiture. Un nombre similaire de liaisons est systématiquement moins cher en train et seule deux liaisons : Bordeaux <> Nice et Nantes <> Strasbourg, le sont systématiquement en avion. Le tableau ci-dessous présente les liaisons pour lesquelles la voiture apparaît moins chère pour quatre personnes dans le premier scénario :

²² Le Monde, L'interdiction des vols intérieurs courts en France, une mesure vidée de sa substance, mai 2023



²³ Réseau Action Climat, [Pourquoi l'avion est \(souvent\) moins cher que le train ? \(et comment y remédier\)](#), juillet 2025

TABEAU 6 : LIAISONS MOINS CHÈRES EN VOITURE DANS LE PREMIER SCÉNARIO (POUR QUATRE PERSONNES)

Liaison	Type de ligne ferroviaire	Prix minimum moyen en train (€)	Prix minimum moyen en avion (€)	Prix en voiture (€)	Différence de prix entre train et voiture	Différence de prix entre avion et voiture
Beauvais <> Béziers	TER-TGV	103,7	116	76,6	-27,1	-39,4
Biarritz <> Lyon	TGV-TGV	160,3	135,1	73,5	-86,8	-61,6
Brest <> Marseille	TGV-TGV	161	131,2	118,5	-42,5	-12,7
Lyon <> Nantes	TGV	73,5	150,6	68,9	-4,6	-81,7
Marseille <> Lyon	TGV	31,8	123,2	30,4	-1,4	-92,8
Marseille <> Rennes	TGV	157	122,3	101	-56,0	-21,3
Marseille <> Tours	TGV-TGV	95,6	89,8	76,9	-18,7	-12,9
Nice <> Rennes	TGV-TGV	142,8	179	117,8	142,8	-17%
Nice <> Lyon	TGV	76,9	266,8	41,1	-35,8	-225,7
Paris <> Biarritz	TGV	105	117,8	76,6	-28,4	-41,1
Paris <> Lourdes	TGV	118,5	100,8	86,4	-32,1	-14,4
Rennes <> Lyon	TGV	107	151	58,1	-48,9	-92,9
Strasbourg <> Lyon	TGV	54,8	248,3	45	-9,8	-203,3
Toulouse <> Rennes	TGV-TGV	134	272,5	66,3	-67,8	-206,2
Toulouse <> Lille	Intercités-TGV	114,5	119,7	80,9	-33,6	-38,8
Toulouse <> Nice	Intercités-TGV	95,6	85,2	56,5	-39,1	-28,7
Moyenne					-34,8	-77,2



²³ Réseau Action Climat, Pourquoi l'avion est (souvent) moins cher que le train ? (et comment y remédier), juillet 2025

Ainsi, les lignes ferroviaires qui se montrent systématiquement moins chères que la voiture et l'avion pour quatre personnes sont essentiellement des lignes radiales. Ces dernières, où l'offre ferroviaire est la plus développée sont donc compétitives, y compris pour quatre personnes, par rapport à ces deux autres modes de transport. Ainsi, une offre ferroviaire importante semble la garantie de la compétitivité prix du train.

Toutefois, face aux économies d'échelle permises par la voiture, la tarification familiale prévue par les compagnies ferroviaires se révèlent insuffisantes pour la concurrencer financièrement.

SNCF Voyageurs propose actuellement la gratuité pour les moins de 3 ans (sans place assise), un forfait entre 5 et 8 € pour les enfants de moins de 4 ans pour la réservation d'une place assise et une réduction de 50 % pour les enfants de 4 à 11 ans, portée à 60 % avec les cartes *Avantage*. Après 12 ans, les enfants ne bénéficient pas de réductions hors Carte *Avantage*. Des tarifs familles nombreuses (au-delà de trois enfants) existent également. La Carte *Avantage Jeune* s'adresse au 12-27 ans et donne accès à une réduction de 30 % sur le prix des billets. Chez *Trenitalia*, les billets sont gratuits (sans place assise) ou réduit à 50 % avec place assise pour les enfants de moins de 4 ans et une réduction de 50 % s'applique pour les enfants entre 4 et 14 ans. Il existe par ailleurs une offre *FrecciaYoung*, destinée aux 15-30 ans, qui donne accès à des réductions jusqu'à 70 % sur le prix des billets.

Par exemple, en appliquant une réduction de 50 % sur les billets des adolescentes de 15 et 17 ans étudiés, comme c'est le cas entre 4 et 11 ans chez *SNCF Voyageurs* et 4 et 14 ans chez *Trenitalia*, plusieurs destinations actuellement plus attractives en voiture le deviendrait en train : Lyon <> Nantes, Marseille <> Lyon, Marseille <> Tours, Nice <> Rennes ou encore Strasbourg <> Lyon.



²³ Réseau Action Climat, [Pourquoi l'avion est \(souvent\) moins cher que le train ? \(et comment y remédier\)](#), juillet 2025

DES STRUCTURES DE COÛTS DIFFÉRENCIÉS

Dans son rapport sorti parallèlement au nôtre²³, le *Réseau Action Climat* explore la structure du coût du transport de passagers aérien et ferroviaire. A noter, celle-ci n'explique que partiellement les prix relevés, puisque dans ces deux secteurs, la tarification dynamique ou « yield management » est largement répandue. En effet, cette pratique de tarification consiste pour la compagnie à définir le prix d'un billet en fonction de la demande, afin de maximiser le remplissage et ainsi ses recettes.

Les catégories de coûts pour la production de trajets en train et en avion sont semblables : acquisition et maintenance du matériel, consommation d'énergie, redevances d'infrastructures, personnel, ainsi que diverses taxes propres aux deux secteurs. Toutefois, leur importance relative diffère d'un secteur à l'autre.

Le *Réseau Action Climat* a ainsi étudié les principales différences pour trois de ces postes de coûts : les redevances d'infrastructures, l'énergie et la fiscalité.

Dans le secteur ferroviaire, les redevances, ou péages, représentent environ 35 % des coûts de production. La proportion est semblable dans le secteur aérien mais ces coûts sont moins élevés en valeur absolue. Ils sont par exemple inférieurs de 50 % (20 €) dans le cas d'un Paris-Barcelone, tel qu'étudié dans le rapport du RAC.

S'agissant de l'énergie, l'électricité représente environ 5 % des coûts pour un opérateur ferroviaire. Cette part est bien plus élevée dans le secteur aérien, puisque les dépenses en kérosène comptent pour 35 à 40 % des coûts pour une compagnie aérienne low-cost et 20 % pour une compagnie aérienne traditionnelle. Ainsi, toujours avec l'exemple du Paris-Barcelone, les coûts liés à l'énergie sont deux fois plus importants pour une compagnie aérienne traditionnelle que pour une compagnie ferroviaire traditionnelle (19,5 € contre 9,2 €).

Concernant les taxes, le ferroviaire national est concerné par un taux de TVA réduite de 10 % et par la Taxe Intérieure de Consommation Finale sur l'Electricité (TICFE). Les compagnies aériennes s'acquittent principalement d'une TVA à taux réduit de 10 % pour les vols internes et de la taxe sur le transport aérien de passagers (TTAP), qui comprend notamment le tarif de solidarité (TSBA). En revanche, les compagnies aériennes ne s'acquittent d'aucune taxe sur l'énergie utilisée, soit le kérosène.



²³ Réseau Action Climat, [Pourquoi l'avion est \(souvent\) moins cher que le train ? \(et comment y remédier\)](#), juillet 2025

LES DEMANDES DE L'UFC-QUE CHOISIR

Considérant ces constats, et la nécessité d'encourager un report massif de l'aérien et du routier vers le ferroviaire, au regard des enjeux climatiques, en garantissant l'attractivité financière du rail, l'UFC-Que Choisir demande de :

- **Renforcer l'offre ferroviaire, notamment pour les liaisons transversales entre grandes villes françaises**

Le train montre une compétitivité tarifaire dans le cadre de liaisons directes, en particulier des liaisons radiales à l'offre ferroviaire importante, comme les lignes Paris-Lyon ou Paris-Bordeaux.

Or, pour les liaisons transversales, le constat diffère, renvoyant à une sous-offre ferroviaire, voire à l'absence de liaisons directes qui répondraient pourtant à une demande avérée. Ainsi, notre association appelle à prendre en compte cet enjeu dans la stratégie d'investissement et d'entretien du réseau ferré français et à assurer une desserte suffisante des villes hors des liaisons avec Paris.

- **Augmenter de 2 h 30 à 4 heures le seuil d'interdiction des vols intérieurs lorsqu'une alternative ferroviaire existe**

Le décret n°2023-385 n'a pas eu d'impact sur la limitation des lignes intérieures. Notre association réitère une demande déjà exprimée de relèvement du seuil d'interdiction des vols intérieurs. Cette évolution se justifie d'autant que nombre de ces lignes aériennes domestiques en question montre une performance moindre en matière de temps de transport par rapport au TGV.

- **Abaisser le plafond des prix des TGV, assurant un avantage financier généralisé du train par rapport à l'avion**

Face au manque d'offre, les prix du train peuvent se révéler peu attractifs sur de nombreuses lignes. Or, les consommateurs et consommatrices n'ont pas à subir une stratégie de développement ferroviaire inadaptée. A ce titre, pour les liaisons où le train se montre notablement et systématiquement plus cher que l'avion, un meilleur encadrement des prix du train est nécessaire. En effet, il existe un plafonnement réglementaire²³ qui permet de limiter le prix maximum fixé par la tarification dynamique. Celui-ci est un outil à disposition des pouvoirs publics pour garantir l'accessibilité financière du train aux consommateurs et consommatrices.

L'UFC-Que Choisir demande que ce plafonnement permette au train de montrer un avantage financier systématique par rapport à l'avion sur ces lignes, afin de ne pas désavantager ce mode de transport peu émetteur.

²³ Décret n°2011-914 du 29 juillet 2011 portant approbation de modifications du cahier des charges de la Société nationale des chemins de fer français

- **Mettre en place des tarifs avantageux pour les familles**

Nous l'avons vu, du fait d'économies d'échelle, la voiture se montre avantageuse lorsqu'elle est utilisée à quatre personnes pour de nombreuses destinations. Ainsi, pour rendre le train compétitif dans ce contexte, il est nécessaire que les tarifs réduits soient davantage développés pour les mineurs et ne soient pas dépendants de cartes de réduction.

- **Renforcer les moyens de l'Autorité de Régulation des Transports dans le suivi des pratiques tarifaires des transporteurs ferroviaires**

Les trois évolutions listées ci-dessous pourraient entraîner des comportements opportunistes de la part des transporteurs ferroviaires. Dans le cas de la suppression d'une ligne aérienne, la diminution de la concurrence sur la liaison peut en effet générer une augmentation du prix des billets train. Un abaissement du plafond tarifaire sur certaines lignes pourrait quant à lui avoir pour conséquence de renchérir le prix moyen sur d'autres lignes, voire sur la ligne en question si celui n'est pas suffisamment bas et entraîne un glissement du prix moyen vers le maximum autorisé. Enfin, l'attribution de sièges à prix réduit à des utilisateurs mineurs aurait pour conséquence d'augmenter le taux de remplissage, et donc, selon la logique de la tarification dynamique, le prix des billets. De tels comportements seraient parfaitement inacceptables, sachant notamment que les bénéfices générés par *SNCF Voyageurs* l'année dernière atteignaient près de 765 millions d'euros. Dès lors, il est indispensable que les pratiques tarifaires des compagnies ferroviaires soient surveillées par l'Autorité de Régulation des Transports (ART), pour pouvoir mettre en place les correctifs nécessaires sur des dérives tarifaires étaient constatées.

- **Réformer le « billet de congés annuels » pour qu'un billet de train par an aller-retour soit accessible à tous les consommateurs et consommatrices et leurs enfants**

Il existe huit tarifs sociaux sous la responsabilité du ministère des Transports (famille nombreuse, élève apprenti, réformé de guerre, etc.). Méconnu, le "billet de congés annuels", créé en 1936, fait partie de ces tarifs. S'il subsiste aujourd'hui, il ne s'agit plus d'un billet mais d'une réduction de 25 %, contre 50 % jusqu'en 2023 avec les chèques-vacances, et il administrativement difficile à obtenir.

Or, un billet aller-retour pour une destination française, pour un prix de l'ordre de 30 € à 50 € et accessible facilement aurait toutes les chances de convaincre les Françaises et Français de prendre le train. Ce montant forfaitaire permettrait également de ne pas dépendre, contrairement à une réduction en pourcentage, des prix définis par la tarification dynamique.



²³ Réseau Action Climat, [Pourquoi l'avion est \(souvent\) moins cher que le train ? \(et comment y remédier\)](#), juillet 2025



UFC-QUE CHOISIR

Fondée en 1951, l'UFC-Que Choisir est la principale association de consommateurs française. Elle informe, conseille, défend les consommateurs et se mobilise pour une consommation responsable, respectueuse des enjeux sanitaires, environnementaux et sociétaux.