

LE MARCHÉ FRANÇAIS DU TRANSPORT FERROVIAIRE EN 2019



SYNTHÈSE	07		
AVANT-PROPOS	15		
AVERTISSEMENT	16		
01			
Caractéristiques et degré d'utilisation du réseau ferré national (RFN)	17		
Le réseau ferré national, marqué par une forte hétérogénéité, reste stable à fin 2019	17		
Un degré d'utilisation du RFN très variable au sein des catégories de voies	23		
2 820 gares de voyageurs régulièrement desservies en 2019	28		
02			
Part modale 2019 du transport ferroviaire (fret et voyageurs)	31		
Les transports ferroviaire et aérien ont porté la croissance de la mobilité voyageurs en 2019	31		
Le mode ferroviaire stagne en France pour l'activité de fret	34		
		03	
		État des lieux du marché voyageurs en 2019	35
		L'offre ferroviaire se maintient en 2019 malgré un nouvel impact fort de mouvements sociaux	35
		La fréquentation ferroviaire augmente de 4,7 % en 2019	37
		Un taux d'occupation en hausse pour l'ensemble des axes des services TAGV domestiques	42
		87 % des gares ferroviaires n'accueillent que des services TER, avec cependant une forte concentration de la fréquentation	50
		04	
		Qualité de service du transport ferroviaire de voyageur	53
		L'offre ferroviaire 2019 est affectée de manière comparable à 2018 par les mouvements sociaux	53
		La ponctualité des services ferroviaires s'améliore pour l'ensemble des services	55
		Minutes perdues par les passagers pour causes de retards – indemnités	56

05

Résultats économiques 2019 du transport de voyageurs

57

Des revenus en hausse pour les services conventionnés et commerciaux, hors services internationaux

57

Une hausse des revenus tirée par la croissance de la fréquentation et des taux d'occupation, et non par l'évolution de la recette moyenne

59

Les redevances payées par les entreprises ferroviaires augmentent de 2,7 % en 2019

62

06

Résultats économiques 2019 des gestionnaires d'infrastructure

65

5,8 milliards d'euros de péages perçus par les gestionnaires d'infrastructure

65

4,6 milliards d'euros de coûts d'exploitation en 2019

66

5,4 milliards d'euros d'investissements ferroviaires en 2019

68

07

Bilan 2019 des services régionaux conventionnés (TER, Transilien et RER)

71

Une croissance supérieure de la fréquentation (non-abonnée notamment) que de l'offre des services régionaux conventionnés

71

Une fiabilité et ponctualité en hausse pour les services ferroviaires régionaux mais dégradée pour Transilien sur 2019

75

L'augmentation des concours publics assure la croissance des revenus TER depuis 2015

78

08

État des lieux du fret ferroviaire en 2019

83

27 entreprises ferroviaires de fret et travaux actives en 2019

83

Le transport de marchandises est resté stable en 2019

84

Focus sur les autoroutes ferroviaires

86

Ponctualité des trains de fret (qualité de service)

88

Résultats économiques du transport de marchandises

91

Enquête auprès des entreprises ferroviaires sur les mouvements sociaux de décembre 2019 et janvier 2020

92

GLOSSAIRE 95

ANNEXES 103

SYNTHESE

Le quatrième bilan annuel de l'Autorité de régulation des transports sur le marché du transport ferroviaire constitue le premier rapport couvrant à la fois l'activité voyageurs et fret du transport ferroviaire, et intégrant le périmètre exhaustif du réseau express régional (RER) sur le réseau ferré national (RFN) et le réseau de la Régie autonome des transports parisiens (RATP). Ce rapport fournit ainsi une analyse détaillée et indépendante des principaux indicateurs descriptifs des marchés ferroviaires en France et de leur évolution de 2015 à 2019. Il a été enrichi de nouveaux indicateurs et focus sur :

- les caractéristiques et l'utilisation des « petites lignes » ferroviaires,
- les déclarations d'ouverture à la concurrence des marchés ferroviaires,
- la complémentarité des lignes aériennes et ferroviaires domestiques,
- les coûts et investissements des gestionnaires d'infrastructure,
- l'activité des autoroutes ferroviaires pour le transport de fret.

L'âge du réseau ferré national (RFN) reste stable à près de 29,2 ans, 1 000 km de « petites lignes »¹ ont été neutralisées depuis 2015. Fin 2019, le RFN se compose de 28 100 km de lignes exploitées (49 500 km de voies), un niveau relativement stable depuis 2015. Cette stabilité apparente masque une extension du réseau de 600 kilomètres de nouvelles lignes en 2017, soit 1 350 km de voies, et un arrêt d'exploitation de près de 1 050 kilomètres de voies en quatre ans. L'utilisation du réseau reste très concentrée, puisque 38 % des lignes voient passer 80 % des circulations de trains et 90 circulations par jour en moyenne ; inversement, 20 % des lignes ne voient passer que 1 % des trains.km et moins de 10 circulations par jour en moyenne. Le maintien de l'âge du réseau entre 2018 et 2019 s'explique pour l'essentiel par les actions de maintenance de SNCF Réseau.

Les services de Trains express régionaux (TER) et Transilien couvrent la quasi-totalité des gares. Les services Intercités et de trains aptes à la grande vitesse (TAGV) domestiques desservent 393 gares en 2019. La plupart des gares (62 %), dites d'intérêt local, ne sont desservies que par 22 % des circulations de trains et ne représentent que 2 % de la fréquentation.

Les « petites lignes » de catégories 7 à 9² représentent 29 % du RFN (14 300 km de voies dont 11 600 km de voies ouvertes aux services de voyageurs) et 32 % du réseau de lignes classiques, dont une grande partie du réseau transversal. Si des différences importantes avec les autres types de voies (âge, équipement, vitesses et ralentissements, trafic) sont observées, des différences sont aussi notées au sein des « petites lignes » ; les indicateurs des voies de catégories 7 ouvertes aux services de voyageurs sont ainsi relativement proches de ceux des voies de catégorie 6 et très éloignés de ceux des voies de catégorie 9, tant pour les caractéristiques de ligne (nombre de voies, vétusté, vitesse moyenne, équipement), que pour leur degré d'utilisation (près de 3 fois moins de circulations quotidiennes sur les voies de circulations 9 que celles de catégorie 7). Les gares situées sur des voies de catégorie 7 à 9 accueillent presque exclusivement des voyageurs de services de TER ou Intercités. Ces gares accueillent par ailleurs une faible part de la fréquentation globale (2 %), seulement 9 % des voyageurs des services TER et Intercités, et une part infime des voyageurs des autres services.

¹ Nota glossaire

² Nota glossaire

Les gestionnaires d'infrastructure ont perçu 5,8 milliards d'euros de redevances d'infrastructure dont 123 millions d'euros pour l'activité transport de marchandises. Les redevances issues du transport de voyageurs atteignent 5,7 milliards d'euros en 2019 et sont en hausse de 3,4 % par rapport à 2015 ; 64,5 % de ce montant a été payé par les entreprises ferroviaires de voyageurs et 35,5 % par l'Etat (pour TER et Intercités) et Île-de-France Mobilités (pour Transilien), au titre des redevances d'accès.

En 2019, les coûts d'exploitation de SNCF Réseau s'élèvent à 4,6 milliards d'euros dont 59 % pour l'entretien du réseau. On peut distinguer deux postes de coûts principaux : la maintenance (entretien et surveillance du réseau) et la gestion opérationnelle des circulations représentant respectivement 59 % et 22 % des coûts d'exploitation. Ainsi, le montant annuel de la maintenance du réseau s'échelonne de 13 000 euros par kilomètre de voie pour les catégories de voies les moins utilisées (catégories 7 à 9 sans voyageurs) à près de 60 000 euros pour les catégories 2 à 4 les plus sollicitées.

Les investissements réalisés en 2019 par SNCF Réseau s'établissent à 5,4 milliards d'euros, en hausse de plus de 600 millions d'euros par rapport à 2018, affectés sur les portions les plus utilisées du RFN. Les principales dépenses d'investissement sont celles de « **Renouvellement et performance** » (2,7 milliards d'euros) et concernent l'effort de régénération et de remplacement des composants de l'infrastructure existante, suivi des « Projets régionaux de développement » (1,1 milliard d'euros de Contrat de Plan Etat-Régions) et des « Grands projets de développement » comme le projet Eole (prolongement du RER E vers l'Ouest).

Le transport intérieur de voyageurs a connu des hausses importantes pour les modes ferroviaires (+1,7 % par an) et aériens (+2,8 % par an) de 2015 à 2019. En 2019, le trafic intérieur de voyageurs reste quasiment stable (+0,2 %). Le transport ferroviaire a ainsi connu la plus forte hausse de la fréquentation de 4,7 %, devant le transport aérien qui a bénéficié d'une croissance de 2 %. La part modale du transport ferroviaire en France s'établit à 10 % en 2019 supérieure de 2 points à la moyenne des pays européens.

Pour les liaisons domestiques de moins de 4 heures où il est en concurrence avec le mode aérien, le mode ferroviaire concentre une part très dominante des fréquentations ferroviaire et aérienne cumulées : près de 90 % de la fréquentation sur les liaisons de moins de 2h30, et près de 85 % de la fréquentation des liaisons de moins de 4h.

Le fret ferroviaire a vu sa part modale baisser de 0,3 point depuis 2018 malgré une croissance globale du transport de marchandises de 2,6 % sur la même période. Le transport routier reste ainsi le mode largement privilégié pour l'activité de transport de marchandises en France, avec une part modale de près de 89 %.

L'offre ferroviaire de transports de voyageurs progresse de 1,6 % en sièges.km et reste stable en trains.km. Elle s'établit à 383 millions de trains.km parcourus en 2019 soit en deçà du niveau haut de 2017. La croissance de l'offre est portée par les services TER qui bénéficient encore en 2019 du transfert d'une partie de l'activité Intercités. Elle est portée également par les services commerciaux internationaux (en hausse de 2,3 %) et les services Transilien/RER. Les services TAGV domestiques sont en repli pour la deuxième année consécutive avec une baisse de 2 %. Le quatrième trimestre 2019 a été marqué, comme l'avait été le deuxième trimestre 2018, par des mouvements sociaux importants dans le secteur ferroviaire.

Le nombre de passagers transportés s'élève à 1,88 milliards en 2019 pour 99 milliards de passagers.km. Tous services confondus, la fréquentation augmente de 1,6 % en nombre de passagers et de 4,7 % en passagers.km. **Cette croissance est particulièrement marquée pour les services TER (10,6 % de passagers.km) et pour les services commerciaux domestiques, qui enregistrent une hausse des passagers.km de 5,7 %** alors que le nombre de trains.km est en recul. Seuls les services Intercités subissent une baisse de la fréquentation, liée notamment aux transferts vers les Régions.

Le taux d'occupation de l'ensemble des services augmente de façon notable en 2019. Il atteint ainsi 46,7 % soit une hausse de 1,4 point de pourcentage par rapport à 2018. La hausse la plus marquée concerne les services TAGV domestiques (+3,2 points). **Le taux d'occupation TAGV augmente pour l'ensemble des axes pour les services inOui (71 %) comme Ouigo (78 %).**

La part des services Ouigo dans l'offre TAGV domestique augmente de manière continue depuis 3 ans et représente ainsi près de 11 % des trains.km, 17 % des sièges.km et 19 % des passagers.km en 2019. Le groupe SNCF affichait en 2019 pour la marque Ouigo une prévision de part de marché du trafic à grande vitesse de 25 % et 26 millions de voyageurs transportés pour 2020 (17,4 millions en 2019).

Le nombre de liaisons ferroviaires domestiques directes opérées en 2019 est en recul de 2,6 % par rapport à l'année 2018. Les services Transilien sont ceux ayant vu le plus fort recul du nombre de liaisons en 2019. Sur l'ensemble des gares desservies en 2019, seules 13 % accueillent des services longues distances (TAGV ou Intercités) et **87 % des gares accueillent uniquement des services régionaux (TER ou transilien)** dont 73 % accueillent uniquement des services régionaux conventionnés par la seule région dans laquelle se situe la gare.

Parmi les gares concernées par un seul service régional (TER ou Transilien), les gares Transilien se distinguent nettement des gares régionales TER. 75 % des gares Transilien accueillent moins de 50 circulations et 1 000 voyageurs par jour alors qu'un nombre important de gares exclusives TER se distingue par une faible fréquentation puisque **plus de 500 gares (25 %) accueillent moins de 7 circulations et 15 voyageurs par jour.**

L'impact des mouvements sociaux est presque aussi marqué en 2019 qu'en 2018 par rapport à 2017 sur l'offre ferroviaire (-25 % de trains.km sur le quatrième trimestre), avec une fréquentation qui n'a en revanche baissé « que » de 15 % sur le trimestre impacté. En 2019, le taux de réalisation (taux de trains ayant réellement circulé par rapport aux trains programmés) des circulations voyageurs reste inférieur à 2017 en raison des mouvements sociaux de la fin 2019. Ce taux est supérieur à celui de 2018 pour les trains TER et Intercités, mais inférieur pour les TAGV domestiques, les Transiliens et les trains internationaux. **Le taux de ponctualité au seuil de cinq minutes s'améliore nettement pour l'ensemble des services ferroviaires et des régions.** Il gagne 2 points pour les services TER, 1 point pour l'activité Transilien, 4 points pour l'activité Intercités, pour les trains internationaux et pour les TAGV domestiques. Le taux de ponctualité varie selon le seuil retenu : ainsi 9 % des TAGV domestiques, 12 % des trains Intercités et moins de 5 % des TER arrivent à leur terminus avec un retard de plus 15 minutes.

Les revenus (recettes commerciales et concours publics) des entreprises ferroviaires ont atteint un niveau record en 5 ans. Cette hausse est de 7,1 % pour TAGV entre 2018 et 2019 du fait d'une hausse de la fréquentation et de la recette moyenne par passager.km (+1,2 %) et par train.km (+9,3 %). Les revenus des entreprises ferroviaires augmentent de 5,4 % en 2019 et s'élèvent à 14,3 milliards d'euros, soit le niveau le plus élevé enregistré depuis 2015. Les services TER et TAGV affichent les plus fortes hausses. Les revenus des services Transilien sont eux aussi en progression et retrouvent leur niveau de 2017.

Les concours publics perçus par les entreprises ferroviaires notamment au titre de l'exploitation des services conventionnés s'élèvent à 5,53 milliards d'euros dont 3,34 milliards d'euros pour les TER (soit 74 % des revenus totaux TER) et 1,87 milliard d'euros pour Transilien (67 % des revenus de l'activité Transilien). Les recettes commerciales directes, issues des ventes de titres de transport et d'abonnements, avoisinent 8,75 milliards d'euros en 2019. **Le poids des activités non-conventionnées a progressé de 3 points depuis 2015, la hausse des recettes provient pour l'essentiel d'une hausse de la fréquentation.** Les revenus par passager.km varient peu sur l'ensemble des services en 2019. La recette commerciale par passager.km pour l'ensemble des services est elle aussi stable en 2019 (9,4 centimes d'euros en hausse de 0,2 % par rapport à 2018). Sur cinq ans, on constate une forte stabilité (tant sur les recettes commerciales que sur les concours publics) en particulier pour les services TER et pour les services TAGV. Le poids des ventes numériques s'accroît au détriment de la vente au guichet ou sur bornes.

L'offre TER augmente pour l'ensemble des régions en trains.km (hors région PACA) et en capacité d'emport (+3,9 %). En 2019, le nombre de trains.km opérés par les services régionaux de transport ferroviaire s'élève à 170 millions, en augmentation de 3,7 % par rapport à 2018. En 2019, le nombre de passagers.km s'élève à 15,2 milliards, en augmentation de 10,6 % par rapport à 2018. La croissance de l'offre régionale conventionnée en trains.km s'observe dans la quasi-totalité des régions à l'exception de la région Provence-Alpes-Côte d'Azur. La plus forte hausse de l'offre en trains.km et sièges.km est observée en région Hauts-de-France, du fait d'une reprise partielle d'activités précédemment réalisées par les services Intercités. On note également des croissances supérieures à la croissance moyenne de 7,7 % des sièges.km TER dans les régions Bretagne, Occitanie, Pays de la Loire et Bourgogne-Franche-Comté. Pour les services Transilien et RER, les mouvements sociaux du quatrième trimestre 2019 ont eu un impact presque aussi important que ceux du deuxième trimestre 2018 en termes de trains.km, l'offre annuelle augmentant ainsi seulement de 0,6 % sur un an. La demande en passagers.km est en hausse de 1,2 % par rapport à 2018, et s'élève à 19,5 milliards en 2019.

Le taux d'occupation progresse pour la plupart des régions (+0,7 point de pourcentage) et stagne pour Transilien et RER. Le taux d'occupation moyen des services TER augmente en conséquence de 0,7 point de pourcentage, et de 0,2 point de pourcentage pour les services Transilien-RER en 2019.

Le taux de ponctualité s'améliore de façon notable pour l'ensemble des services ferroviaires et des régions. Comme en 2018, le taux de réalisation des services régionaux en 2019 reste toutefois inférieur à celui de 2017, sous l'effet des mouvements sociaux, même s'il s'améliore relativement par rapport à 2018 dans la plupart des régions, à l'exception notable de la Bourgogne-Franche-Comté et de l'Île-de-France. Le taux de ponctualité au seuil de 5 minutes s'améliore également pour les régions TER sur un an (à l'exception de la région Normandie, où il reste stable) et assez sensiblement pour les régions Provence-Alpes-Côte d'Azur (depuis 2017) et Occitanie (depuis 2018).

Les revenus croissent dans la plupart des régions, grâce aux concours publics (en hausse de près ou plus de 10 %) et au poids des non-abonnés en hausse dans la fréquentation et les recettes. Les revenus des services régionaux sont en hausse en 2019 (de 7,2 % par rapport à 2018, et de 8,9 % par rapport à 2015). La croissance observée depuis 2015 est essentiellement causée par une augmentation de 12 % des concours publics, et dans une mesure nettement moindre par une augmentation de 1,5 % des recettes commerciales. La part des concours publics varie de 62 % en région Centre-Val de Loire à 84 % en région Normandie, mais elle reste

cependant relativement stable par rapport à 2018. Les recettes par passager.km augmentent de 4,1 % en 2019, essentiellement du fait de la croissance des non-abonnés dans la fréquentation régionale conventionnée. Les recettes par passager.km sont en effet stables pour les passagers abonnés TER et augmentent de 1,9 % pour les non-abonnés.

Les charges globales et par train.kilomètre de l'activité régionale conventionnée ont augmenté pour l'ensemble des conventions d'activité TER en 4 ans. Même si les évolutions sont contrastées en fonction des régions, l'évolution moins importante des charges globales que celle des charges par train.kilomètre (+16,8 %) montre que l'accroissement des charges ne résulte pas d'un simple accroissement du plan de transport.

Le transport de marchandises connaît encore un léger recul en 2019 de 0,4 % des trains.km et 0,8 % en tonnes.km, en particulier pour le transport combiné (-4,1 %), mais une hausse de 1,1 % des recettes. 27 entreprises ferroviaires exercent une activité de fret et travaux sur le RFN et totalisent en 2019 près de 64 millions de trains.km. Le marché reste concentré sur un nombre restreint d'acteurs. En effet, les 5 premières entreprises ferroviaires réalisent plus de 90 % des trains.km et les 11 premières entreprises ferroviaires totalisent 99 % des trains.km. Si l'opérateur historique Fret SNCF voit sa part de marché s'éroder progressivement de 4 points de pourcentage depuis 2017, le groupe SNCF et ses filiales assurent toujours en 2019 près de 75 % du transport de fret ferroviaire. Le trafic de fret stagne à 32,5 milliards de tonnes.km. Le trafic de marchandises « conventionnel » représente 78 % des tonnes.km transportées, contre 22 % de tonnes.km pour le transport combiné.

En 2019, les recettes directes des entreprises ferroviaires issues du trafic s'élèvent à 1,1 milliard d'euros, en légère hausse de 1,1 % par rapport à 2018. Les recettes de l'année 2019 restent en recul de 73 millions d'euros par rapport à 2017 (année non affectée par des mouvements sociaux de grande ampleur). Cette baisse est cohérente avec la perte de chiffre d'affaires déclarée par les entreprises ferroviaires lors des grèves de décembre 2019 et janvier 2020 (perte estimée à 100 millions d'euros).

Les autoroutes ferroviaires bénéficient d'une croissance continue depuis 2017. Les autoroutes ferroviaires sont des services de transports de fret proposés en 2019 par les sociétés VIIA et Lorry Rail filiales du groupe SNCF, la traction des circulations étant assurée par Fret SNCF. En 2019, 10 liaisons actives utilisent en fait trois « autoroutes ferroviaires » ou axes principaux : Bettembourg-Barcelone, Calais-Le Boulou et Calais-Orbassano. Près de deux milliards de tonnes.km ont été transportées par des services d'autoroutes ferroviaires en France en 2019, en progression de 9,4 % par rapport à 2018, et de 15,1 % par rapport à 2017. Les autoroutes Bettembourg-Barcelone, Calais-Le Boulou et Calais-Orbassano représentent respectivement 74,4 %, 17,5 % et 8,1 % des tonnes.km en 2019. Le transport de semi-remorques est dominant par rapport au transport de conteneurs (70 % des tonnes.km en 2019).

La ponctualité des circulations sur les autoroutes ferroviaires et du trafic combiné est bien en-deçà de celle de l'ensemble de l'activité de fret ferroviaire. En effet, les taux de retard au terminus des circulations sur les autoroutes ferroviaires et du trafic combiné sont respectivement de 52,7 % et 46,1 %, contre 33,6 % pour le total du fret. Cependant, une amélioration notable de la ponctualité sur les autoroutes ferroviaires est à souligner entre 2017 et 2019.

CHIFFRES CLÉS DU MARCHÉ DE TRANSPORT FERROVIAIRE 2019

CARACTÉRISTIQUES DU RÉSEAU FERRÉ NATIONAL



28 100 / 49 500

km de lignes/km de voies
70 % de voies électrifiées
(+ 300 km de voies depuis 2015)

29,2 ans

âge moyen
des voies
(- 1 an et 8 mois depuis 2015)

2 820

gares desservies
régulièrement
(- 117 gares depuis 2015)

« Petites lignes »



dont 29 %
de voies de catégories 7 à 9
16 % de voies 7 à 9
électrifiées
(- 1 100 km de voies 7 à 9 depuis 2015)

36,7 ans
âge moyen des voies 7 à 9
ouvertes au transport
de voyageurs
(- 2 ans et 2 mois depuis 2015)

dont 1/3
de gares situées sur des
voies 7 à 9 pour accueillir
2 % des voyageurs



5,8 Mds€
redevances
d'infrastructures ferroviaires
(+ 3 % sur un an)

4,6 Mds€
coûts d'exploitation
du réseau
dont **59 %** d'entretien
(- 2,1 % sur 1 an)

5,4 Mds€
investissements,
dont **50 %** de
« renouvellement »
(+ 12,8 % sur 1 an)

MARCHÉ DU TRANSPORT FERROVIAIRE DE VOYAGEURS



212 Mds

de sièges.km
(+ 1,6 % sur 1 an)

99 Mds

de passagers.km
(+ 4,7 % sur 1 an)

47 %

de taux d'occupation
(+ 1 point sur 1 an)



89 %
de trains avec moins de
5 mn de retard
(+ 2 points sur 1 an)

9 %
de TAGV domestiques avec
plus de 15 mn de retard
(- 2 points sur 1 an)



14,3 Mds€
revenus des entreprises
ferroviaires
(+ 5,4 % sur 1 an)

dont 38,7 %
de concours publics
(+ 0,2 point sur 1 an)

9,4 €
recette commerciale
par passager.100 km
(+ 0,2 % sur 1 an)

BILAN DES SERVICES RÉGIONAUX CONVENTIONNÉS (TER, TRANSILIEN ET RER)



15,2 Mds

de passagers.km TER
(+ 10,6 % sur 1 an)

dont 54 %

de passagers.km
non-abonnés en TER
(+ 1,7 point sur 1 an)

4,5 Mds

de revenus TER dont
74 % de concours publics
(+ 9,2 % sur 1 an)

19,5 Mds

de passagers.km Transilien-RER
(+ 1,2 % sur 1 an)

dont 40,5 %

de passagers.km RER

2,8 Mds

de revenus Transilien dont
67 % de concours publics
(+ 4,1 % sur 1 an)

TRANSPORT FERROVIAIRE DE MARCHANDISES



32,5 Mds

de tonnes.km transportées
(- 0,8 % sur 1 an)

1 123 M€

de recettes directes
issues du trafic
(+ 1,1 % sur un an)

2 Mds

de tonnes.km transportées
par autoroute ferroviaire
(+ 17 % depuis 2017)

AVANT-PROPOS

La directive européenne 2012/34/UE établissant un espace ferroviaire européen unique (directive dite « Refonte ») impose aux autorités de régulation sectorielle d'assurer le suivi de la concurrence sur le marché des services ferroviaires. Pour cela, le régulateur est habilité à demander les informations utiles aux acteurs du secteur (article 56).

En France, parmi les missions que le législateur a confiées à l'Autorité de régulation des transports, figure en premier lieu celle de concourir « *au suivi et au bon fonctionnement, dans ses dimensions techniques, économiques et financières, du système de transport ferroviaire national, notamment du service public et des activités concurrentielles, au bénéfice des usagers et clients des services de transport ferroviaire* » (article L. 2131-1 du code des transports).

Pour mener à bien cette mission d'intérêt général, l'Autorité s'est vu confier, par la loi n° 2015-990 du 6 août 2015 pour la croissance, l'activité et l'égalité des chances économiques, et par la loi n° 2019-1428 du 24 décembre 2019 d'orientation des mobilités, un pouvoir de collecte d'informations. Ainsi, l'Autorité « *peut recueillir des données, procéder à des expertises et mener des études et toutes actions d'information utiles dans le secteur ferroviaire. Elle peut notamment, par une décision motivée, prévoir la transmission régulière d'informations par les gestionnaires d'infrastructure, les exploitants d'infrastructures de service, les entreprises ferroviaires, les autres candidats au sens du livre Ier de la deuxième partie du présent code et la SNCF* » (article L. 2132-7 du code des transports). L'Autorité peut également « *recueillir des données, procéder à des expertises et mener des études et toutes actions d'information nécessaires dans le secteur des transports publics urbains dans la région d'Ile-de-France. Elle peut notamment, par une décision motivée, prévoir la transmission régulière d'informations par la Régie autonome des transports parisiens, les exploitants de services de transport public urbain dans la région d'Ile-de-France sur les réseaux dont la Régie autonome des transports parisiens assure la mission de gestionnaire technique et Ile-de-France Mobilités* » (article L. 2132-7-1 du code des transports).

Sur la base des données collectées auprès des entreprises ferroviaires³, des gestionnaires d'infrastructure⁴ et de la RATP, la quatrième édition du « rapport du marché ferroviaire » de l'Autorité couvre, pour l'exercice 2019 :

- l'ensemble des services ferroviaires⁵ de transport de voyageurs et de marchandises effectués par les entreprises ferroviaires actives sur le réseau ferré national (RFN),
- et les services de transport guidé effectués sur la partie du réseau express régional (RER) géré et opéré par la RATP (les services RER constituent de ce fait un système mixte au sens du décret STPG⁶, la partie du réseau RER sur RFN étant un réseau ferroviaire soumis au décret n° 2006-1279 tandis que la partie du réseau RER RATP constitue un réseau de transport public guidé soumis au décret n° 2017-440).

³ Données relatives au marché « aval » (services offerts aux voyageurs dans leur dimension quantitative et qualitative, trafics réalisés et recettes commerciales correspondantes...).

⁴ Données relatives au marché « amont » (caractéristiques du réseau ferroviaire, degré d'utilisation...).

⁵ Trafic domestique/international, trafic conventionné régional/national, trafic non conventionné sur le RFN, et trafic RER sur RFN. Hors champ de ce rapport : Chemins de Fer de la Corse, transport guidé urbain hors trafic RER RATP (métro et tram), lignes ferroviaires touristiques, réseaux ferrés portuaires, lignes ferroviaires « isolées », non raccordées au RFN.

⁶ Voir titre III du décret n° 2017-440 du 30 mars 2017

Les indicateurs de services de transport guidé sur réseau RER RATP sont comptabilisés avec les indicateurs de transport « ferroviaire » pour les parties 3.1, 3.2 et 7.1 de ce bilan. Les autres parties du rapport (hors partie 2) présentent des indicateurs établis sur périmètre du RFN exclusivement, soit hors réseau RER RATP.

Le rapport présente les caractéristiques et le degré d'utilisation à cette maille du réseau ferré national, l'évolution modale de la mobilité des voyageurs et du fret, l'état des lieux des marchés fret et voyageurs en 2019 et la qualité de service associée, ainsi que les résultats économiques des services ferroviaires et des gestionnaires d'infrastructure. Ce rapport s'accompagne d'un document annexe ainsi que d'un jeu complet de données en open-data⁷ relatif aux résultats exposés. Les données présentes dans ce jeu de données ont été retraitées par l'Autorité et ne comportent donc aucun caractère confidentiel. Un glossaire reprenant les principales définitions et abréviations utilisées est annexé au rapport.

AVERTISSEMENT

Les résultats présentés ont été obtenus par traitements statistiques des services de l'Autorité, à partir des données transmises dans le cadre des collectes de données régulières mises en place en application des dispositions prévues par le code des transports. Dans ce processus déclaratif, il est de la responsabilité des entreprises ferroviaires, des candidats autorisés, des gestionnaires d'infrastructure et de la Régie autonome des transports parisiens de transmettre des données fiables et complètes à l'Autorité. Les sources des autres données utilisées dans ce rapport sont systématiquement mentionnées.

Lors de l'exploitation des données collectées, les services de l'Autorité se sont efforcés de faire corriger les erreurs ou incohérences détectées dans les données transmises par itérations successives avec les acteurs. L'Autorité ne peut néanmoins garantir la parfaite fiabilité de toutes les données reçues.

Les données sont l'objet, quand cela est possible, de traitements statistiques croisant des données de différentes sources qui permettent d'obtenir des indicateurs et graphes plus robustes aux erreurs et incohérences des données collectées. Pour autant, il s'agit de collectes de données et de traitements à des fins statistiques et non d'audits ou d'enquêtes ; dans ces conditions, les données, indicateurs et graphes publiés ne sauraient être regardés comme validés par l'Autorité. Ces données, indicateurs et graphes n'ont de valeur que statistique et ne sauraient lui être opposées dans le cadre d'une procédure, quelle qu'elle soit.

La réalisation du présent rapport a permis la mise à jour de données statistiques portant sur les exercices 2015 à 2018. L'ensemble de ces données relatives au marché du transport ferroviaire de voyageurs pour les années 2015 à 2018 ont donc également bénéficié d'une mise à jour dans la base de statistiques accessible en Open Data sur le site de l'Autorité et peuvent être considérées comme semi-définitives. Les données nouvelles contenues dans ce bilan, relatives à l'année 2019, sont à considérer comme provisoires.

⁷ <https://www.autorite-transport.fr/observatoire-des-transport/jeux-de-donnees-en-open-data/>

1. CARACTERISTIQUES ET DEGRE D'UTILISATION DU RESEAU FERRE NATIONAL (RFN)

1.1. Le réseau ferré national, marqué par une forte hétérogénéité, reste stable à fin 2019

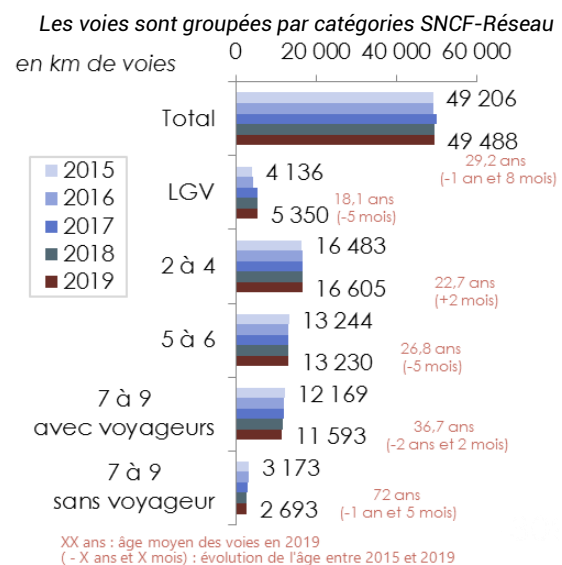
Fin 2019, le RFN exploité se compose de **28 100 km de lignes exploitées (49 500 km de voies)**, soit un niveau relativement stable depuis l'année 2015. Cette stabilité apparente masque l'extension du réseau de plus de 600 km de nouvelles lignes en 2017 (soit 1 350 km de voies)⁸, compensée par l'arrêt d'exploitation de de 1 050 km de voies en 4 ans (*Figure 1*).

Le réseau de lignes classiques exploitées (hors lignes à grande vitesse « LGV ») représente **25 500 kilomètres de lignes (44 100 kilomètres de voies)**, soit 91 % du linéaire de voies exploitées.

Les groupements de voies présentés en *Figure 1* permettent de classer les voies selon leur intensité d'utilisation⁹ : d'un niveau élevé pour les catégories LGV et 2 à 4 jusqu'à un très faible niveau d'utilisation pour les voies de catégories 7 à 9, parfois dénommées « petites lignes » ou « lignes de dessertes fines »¹⁰ du réseau ferroviaire. **Ces voies de catégories 7 à 9 représentent, en 2019, 29 % des kilomètres de voies** du RFN.

La quasi-totalité des fermetures à l'exploitation observées depuis 2015 concernent des voies de catégories 7 à 9. Près de 45 % des fermetures portent sur des voies de catégories 7 à 9 « sans voyageurs » (200 km de moins en Nouvelle-Aquitaine et 100 km de moins en Centre-Val-de-Loire, en Normandie et en Occitanie). Plus de 600 kilomètres de voies de catégorie 7 à 9 « avec voyageurs » ne figurent également plus sur le réseau exploité fin 2018, dont 270 kilomètres de voies en Région Grand Est et 120 kilomètres en Région Auvergne-Rhône-Alpes. Les 100 km de voies exclues en 2019 du réseau exploité¹¹ sont toutes de catégorie 7 à 9.

Figure 1 – Réseau ferré national exploité entre 2015 et 2019 par groupes de voies



Sources : gestionnaires d'infrastructure

Note : certaines portions de voies sans affectation expliquent une différence entre le kilométrage total et la somme par catégories de voies

⁸ Ligne Bretagne – Pays de la Loire (BPL) entre Le Mans et Rennes ; Sud Europe Atlantique (SEA) entre Tours et Bordeaux ; Contournement Nîmes – Montpellier (CNM).

⁹ Voir définitions en Annexe 1 de ce Bilan.

¹⁰ Voir *Petites lignes ferroviaires : des plans d'action régionaux* (février 2020) et le rapport Philizot en annexe : https://www.ecologie.gouv.fr/sites/default/files/20200220_JBD_DP_Petites_lignes_vf.pdf

¹¹ Ligne de Berthelming à Sarreguemines (9.4 km), Ligne d'Ossès-St-Martin-d'Arrossa à St-Étienne-de-Baïgorry (4.8 km), Ligne de St-Lô à Guilberville (11.5 km), Ligne de Dieppe à Fécamp (12.4 km), Ligne de St-Pierre-du-Vauvray à Louviers (6.3 km), Ligne de La Loupe à Prey (27.8 km), Ligne de Carcassonne à Rivesaltes (25.7 km), Ligne de Neufchâteau à Épinal (8.4 km), Ligne de St-Hilaire-au-Temple à Hagondange (7 km).

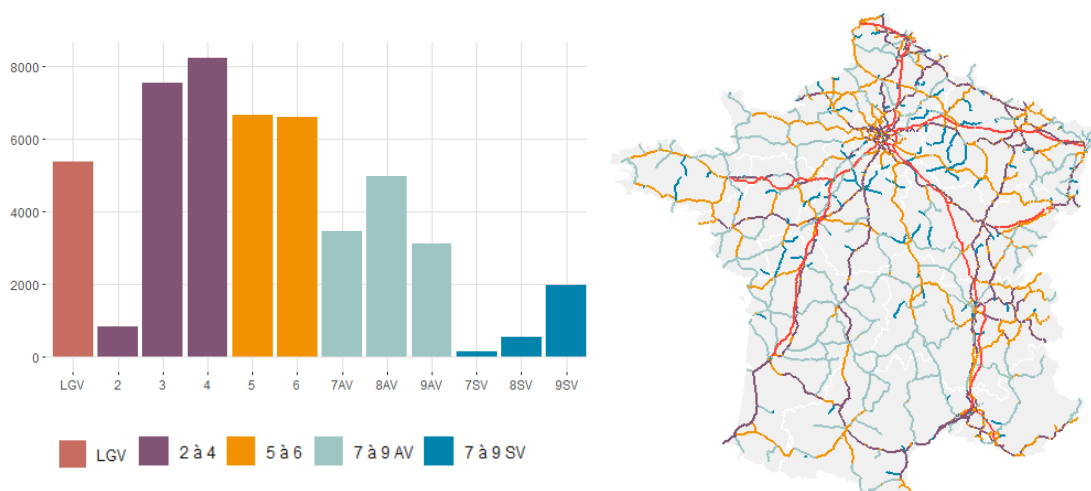
L'âge moyen¹² des voies du RFN s'établit à 29,2 ans à fin 2019 ; **le RFN a ainsi rajeuni de 1 an et 8 mois par rapport à 2015**. En dehors des trois nouvelles lignes ouvertes en 2017, l'âge du RFN a diminué de 1 an sur 4 ans.

L'évolution de l'âge des voies est fonction de trois facteurs : les efforts d'entretien et de renouvellement du réseau, l'ouverture de lignes nouvelles et la fermeture de lignes parmi les plus anciennes du réseau. Entre 2018 et 2019, le RFN a rajeuni de 2 mois. **Ce rajeunissement s'explique à près de 91 % par les actions d'entretien** d'infrastructures mises en place sur l'année 2019. La fermeture de 100 km de lignes parmi les plus âgées du RFN (âgées en moyenne de plus de 70 ans en 2018) a contribué pour 9 % au rajeunissement du réseau ferré.

Les lignes de catégories 7 à 9 représentent 29 % du RFN et 32 % du réseau de voies classiques, dont une grande partie du réseau transversal

La *Figure 2* présente la répartition des kilomètres de voies par catégorie SNCF Réseau, ainsi que leur localisation sur le réseau ferré français. Les 11 600 kilomètres de voies de catégories 7 à 9 ouvertes au services ferroviaires « avec voyageurs » (AV) sont équitablement répartis entre les catégories 7, 8 et 9. **Les 2 700 kilomètres de voies « sans voyageurs » (SV) sont principalement de catégorie 9**. Elles sont en moyenne les voies les plus âgées (72 ans à fin 2019) et les moins circulées du RFN, avec un volume d'utilisation journalière 2 à 5 fois inférieur à celui de la catégorie 7.

Figure 2 – Répartition des longueurs de voie en km par catégorie SNCF-Réseau en 2019, et répartition géographique

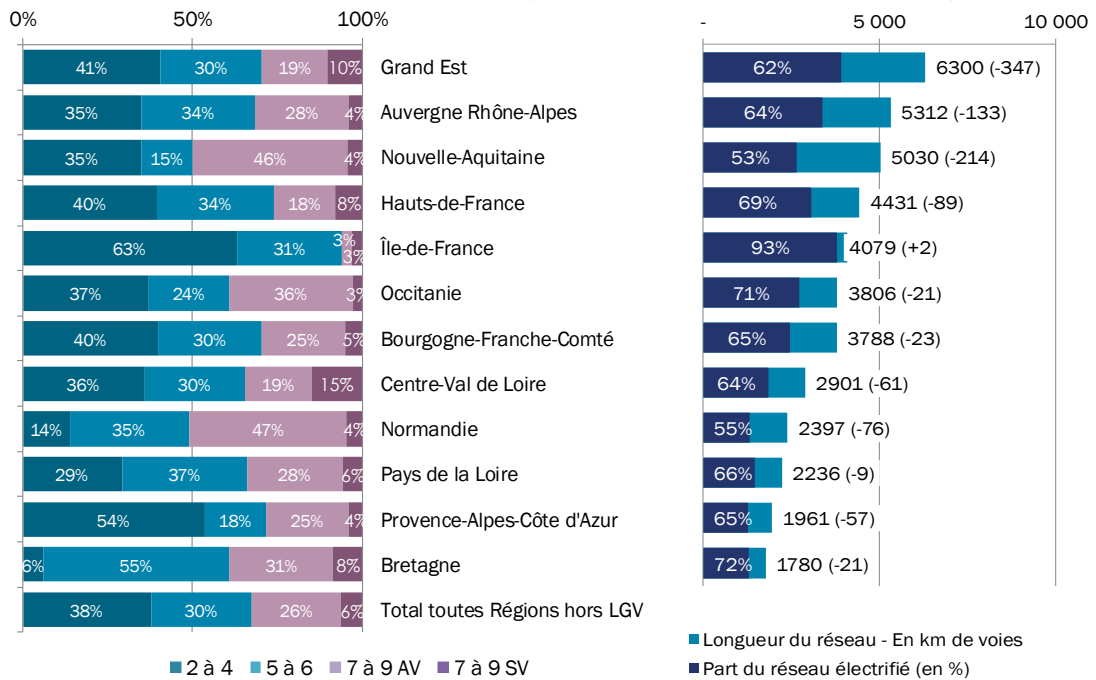


Source : ART d'après SNCF Réseau

Les lignes de catégories 7 à 9 représentent un poids plus important que la moyenne dans plusieurs régions françaises : près de 50 % des voies des régions Normandie et Nouvelle-Aquitaine, et près de 40 % pour les régions Occitanie et Bretagne. A l'inverse, 94 % du réseau situé en Île-de-France est constitué de voies de catégories 2 à 6, les plus sollicitées du réseau ferré classique.

¹² L'âge moyen d'une voie correspond à l'âge moyen des composants pondéré par le poids économique de chacun (le rail représente 22,6 %, les traverses 41,9 % et le ballast 35,5 %). Cet indicateur permet de suivre les effets de la régénération du réseau.

Figure 3 – Caractéristiques du réseau ferré hors LGV par région au 31 décembre 2019 : répartition territoriale par catégorie de voies (à gauche), et longueur et électrification (à droite)



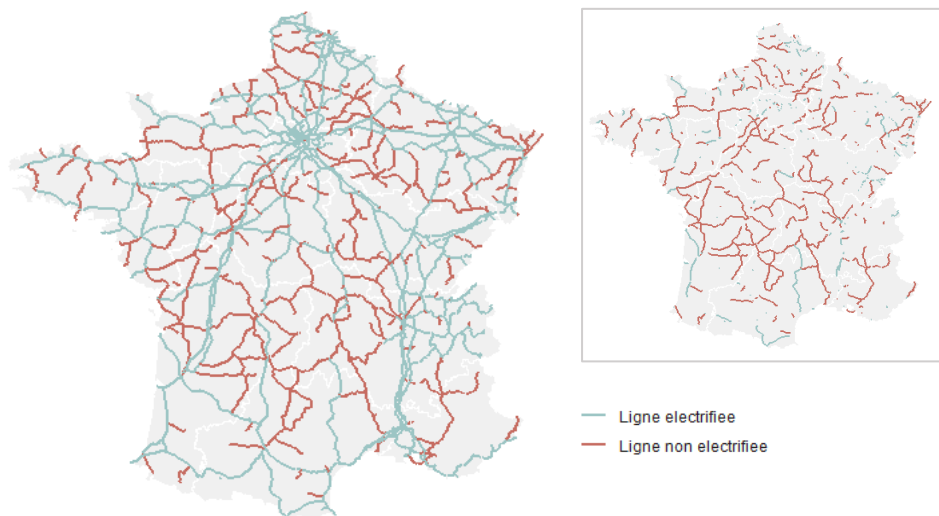
Source : ART d'après SNCF Réseau et autres gestionnaires d'infrastructure

Note de lecture : le réseau en région Grand Est (hors LGV) comporte 6 300 km de voies, 62 % des voies sont électrifiées et 29 % du réseau de la région est de catégorie 7 à 9. De fin 2015 à fin 2019, le réseau situé en région Grand Est a diminué de 347 km de voies. Au global le réseau des voies de catégories 7 à 9 représente 32 % des voies classiques (i.e. hors LGV).

70 % du RFN exploité est électrifié en 2019, soit 34 700 km de voies

Ce taux s'élève à 66 % pour le réseau de voies hors LGV, avec des disparités notables suivant les Régions : 53 % des voies sont électrifiées en Nouvelle-Aquitaine, contre près ou plus de 70 % du linéaire de Hauts-de-France, Bretagne et Occitanie et 93 % des km de voies classiques d'Île-de-France.

Figure 4 – Electrification du réseau ferré exploité à fin 2019, et filtre sur les voies de catégories 7 à 9

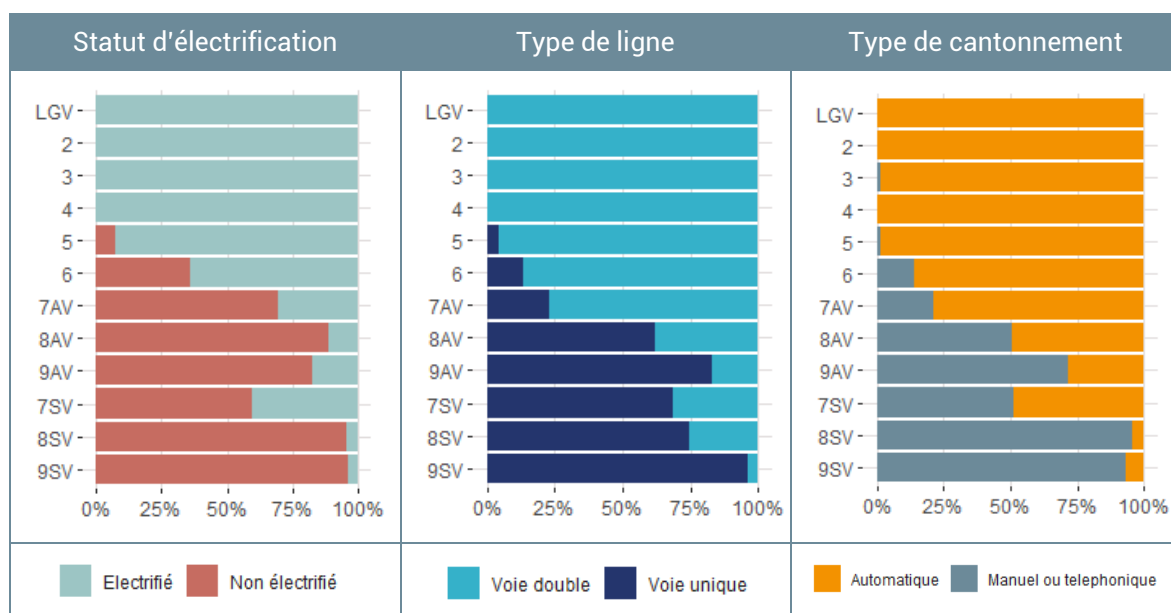


Source : ART d'après SNCF Réseau

Le réseau des voies de catégories 7 à 9 se différencie du reste du RFN par un taux d'électrification très faible, 100 % des voies 2 à 4 et près de 80 % des voies 5 à 6 sont électrifiées, mais seulement 19 % des voies 7 à 9 avec voyageurs et 6 % des voies 7 à 9 sans voyageurs (voir *Figure 5*).

Cette différenciation se retrouve également dans le nombre de voies par ligne (voie unique ou voies multiples) et le cantonnement¹³ des voies (par équipement automatique ou non), montrant une proportion beaucoup plus forte de voies uniques et de voies sans cantonnement automatique pour les lignes de catégories 7 à 9. On peut noter cependant que **les voies de catégorie 7 AV se rapprochent assez fortement des voies de catégorie 6** pour ces deux indicateurs.

Figure 5 – Variabilité des caractéristiques d'électrification, type de ligne et type de cantonnement par catégorie de voies SNCF Réseau



Source : ART d'après SNCF Réseau. Distributions pondérées en km de voies

L'âge et l'indice de consistance des voies des « petites lignes » est très hétérogène

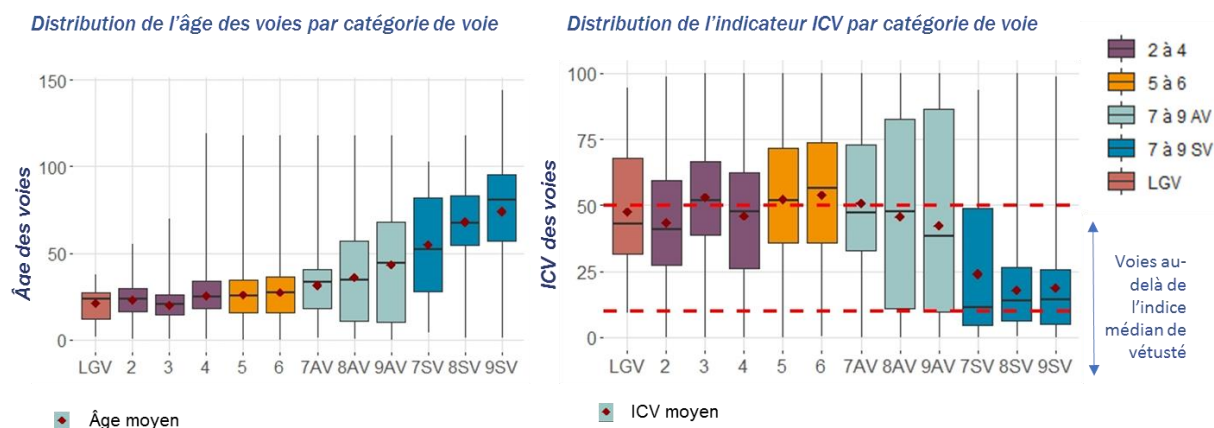
Près de 45 % des kilomètres de voies de catégorie 7 avec voyageurs (7AV) ont moins de 30 ans, contre moins de 10 % des kilomètres de voies de catégories 7 à 9 sans voyageurs (voir *Figure 6*).

L'indice de consistance des voies¹⁴, élaboré et suivi par SNCF Réseau, permet d'évaluer le niveau de « vétusté » de la voie et leur situation de vieillissement (accélééré ou non). L'indice indique un niveau de vétusté important sur les voies de catégories supérieures à 8 AV et un rapprochement de l'état de fin de vie (ICV<10) pour une part de ces lignes.

¹³ Le cantonnement ou « block » consiste à maintenir une distance derrière un train. La ligne est divisée en cantons dans lequel n'est admis en principe qu'un seul train. Chaque canton est protégé par un signal appelé signal de cantonnement permettant l'arrêt des trains et leur protection.

¹⁴ Voir note de bas de page suivante

Figure 6 – Âge des voies par catégories de voies SNCF Réseau à fin 2019 (gauche), et indice de consistance de la voie (ICV)¹⁵ par catégorie de voie (droite)



Source : ART d'après SNCF Réseau. Périmètre hors nouvelles lignes LGV Bretagne-Pays de la Loire (BPL), LGV Sud Europe Atlantique (SEA) et contournement Nîmes – Montpellier (CNM)

Note de lecture : les boîtes intègrent les valeurs d'âge et d'ICV de 50 % des kilomètres de voie par catégorie. Les bordures inférieures et supérieures des boîtes représentent respectivement le 25^{ème} et le 75^{ème} percentile des distributions. 50 % des kilomètres de voies de catégorie 7 Avec Voyageurs (AV) ont ainsi un âge compris entre 18 et 41 ans. L'âge médian des voies 7AV est de 34 ans (indiquée par la barre centrale de la boîte) et l'âge moyen est de 32 ans.

Les différences d'âge moyen des voies entre régions (voir Annexe 1) s'expliquent en grande partie par la proportion de voies de catégories 7 à 9. L'âge moyen du réseau ferré en région Centre-Val de Loire est ainsi de 39 ans, ce qui s'explique par la forte proportion de voies de catégories 7 à 9 « sans voyageurs » dans cette région. Cela rejoint également la proportion plus importante de voies « hors d'âge » pour cette région (37 %). **Les voies hors d'âge¹⁶ représentent ainsi 23 % du réseau ferré national hors LGV à fin 2019.**

Une vitesse nominale des circulations ferroviaires de 90 km/h en moyenne sur les « petites lignes »

La vitesse nominale permise sur les lignes ferroviaires se différencie également par catégorie de voies SNCF Réseau (voir Figure 7). Les voies de catégorie 7 à 9 « sans voyageurs » ont une vitesse nominale moyenne de 45 km/h tandis que les voies de catégorie 7 AV ont une vitesse nominale moyenne de 125 km/h (niveau quasiment identique aux voies de catégorie 6).

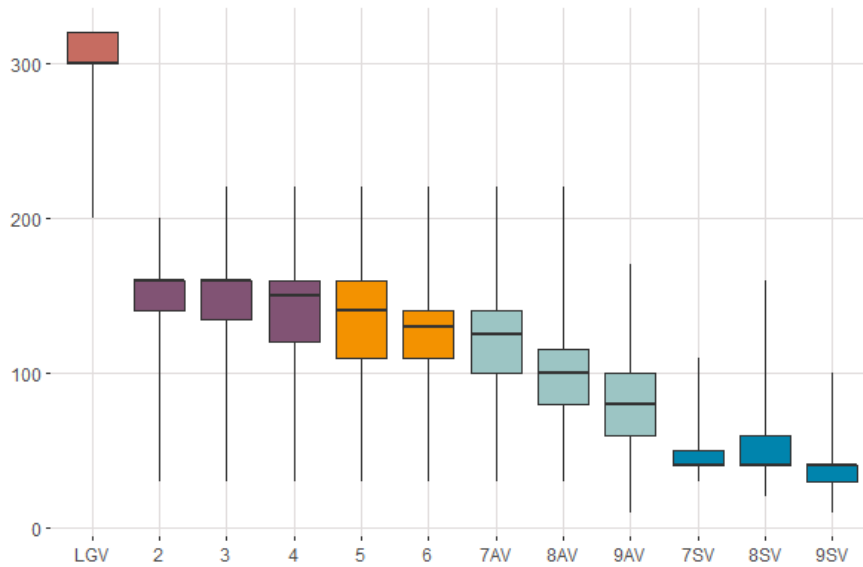
Par ailleurs on peut noter que près de 4 500 km de voies du RFN subissent à fin 2019 des ralentissements ou l'arrêt des circulations pour cause de mauvais état du patrimoine. 22 % du réseau des « petites lignes » est concerné par ces restrictions. Les catégories 8 et 9 AV et la

¹⁵ L'indice de Consistance de la Voie (ICV) est un indicateur spécifique à SNCF Réseau, qui permet de coter les infrastructures entre 0 et 100. Un indice de 100 indique une infrastructure en état neuf. Un indice de 10 indique une infrastructure en fin de vie (la durée de vie résiduelle est nulle). La note 0 n'est atteinte qu'après 5 ans supplémentaires. D'après un rapport de la Cour des Comptes de Décembre 2018, « SNCF Réseau considère qu'un ICV de 55 constitue un objectif à atteindre pour la pérennité du patrimoine. En effet, un maintien continu d'un patrimoine global à un ICV inférieur à cette valeur conduit à une situation où le patrimoine se détériore irréversiblement et à un risque futur de ne pas savoir faire face, d'un point de vue industriel, à un programme réaliste de régénération ».

¹⁶ Les voies dites hors d'âge sont définies sur la base des composants de la voie dont l'âge est au-delà du seuil de régénération défini dans la politique de régénération qui les concerne.

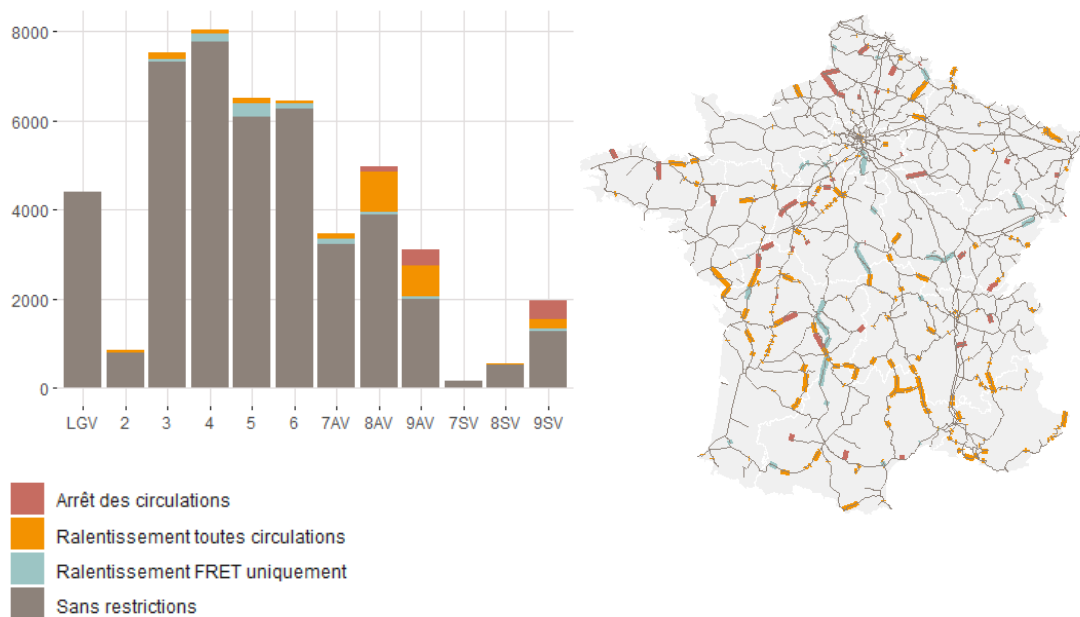
catégories 9 SV sont plus particulièrement touchées. Les circulations sont ainsi arrêtées sur plus de 20 % du réseau 9 SV. Les catégories les plus circulées (catégories 2 à 6) sont moins impactées.

Figure 7 – Vitesse nominale et restrictions de circulations par catégories de voies
Distribution de la vitesse nominale en km/h par catégorie SNCF Réseau



Note de lecture : les boîtes intègrent les valeurs de vitesse nominale de 50 % des kilomètres de voie par catégorie. Les bordures inférieures et supérieures des boîtes représentent respectivement le 25^{ème} et le 75^{ème} percentile de la distribution de vitesse. 50 % des kilomètres de voies de catégorie 4 ont ainsi une vitesse nominale moyenne comprise entre 120 et 160 km/h. La valeur médiane de cette catégorie est de 150 km/h (indiquée par la barre centrale de la boîte).

Restrictions de circulation par catégorie SNCF Réseau en km de voies et répartition géographique



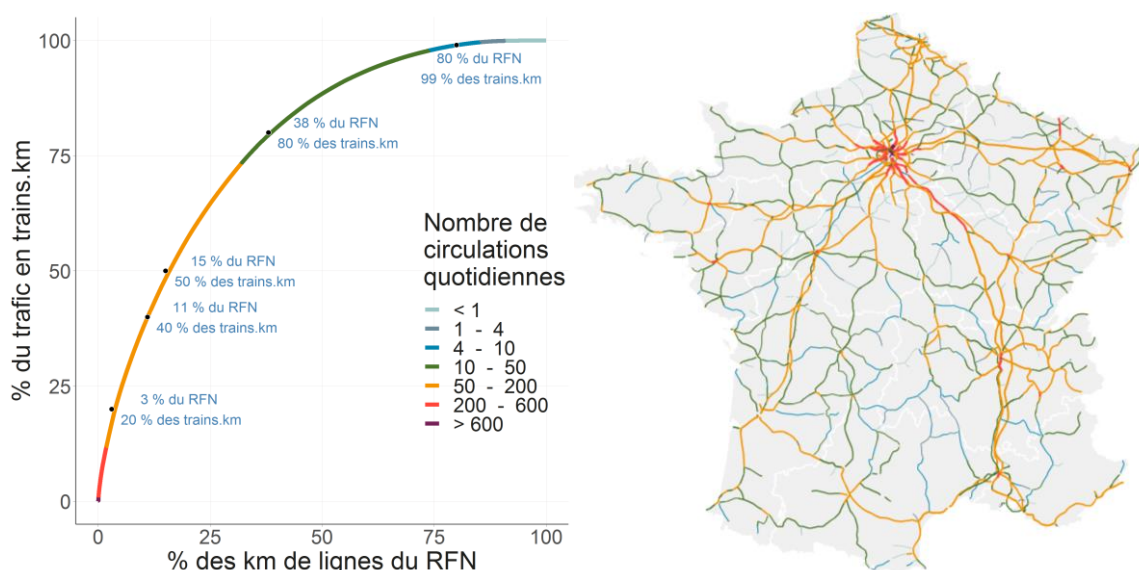
Source : ART d'après SNCF Réseau. Distributions pondérées en km de voies. Périmètre hors lignes BPL, CNM et SEA

1.2. Un degré d'utilisation du RFN très variable au sein des catégories de voies

80 % des circulations de trains s'effectuent sur 38 % des lignes

Ces 38 % de lignes voient passer 90 circulations par jour en moyenne. **Les 80 % de lignes les plus utilisées voient passer 99 % des trains.km, et 53 circulations par jour** en moyenne. Inversement, 20 % des lignes ne voient passer que 1 % des trains.km.

Figure 8 – Densité de circulation par kilomètre de ligne sur le RFN en 2019 (en nombre moyen de trains par jour, indifféremment du nombre de voies de circulation)



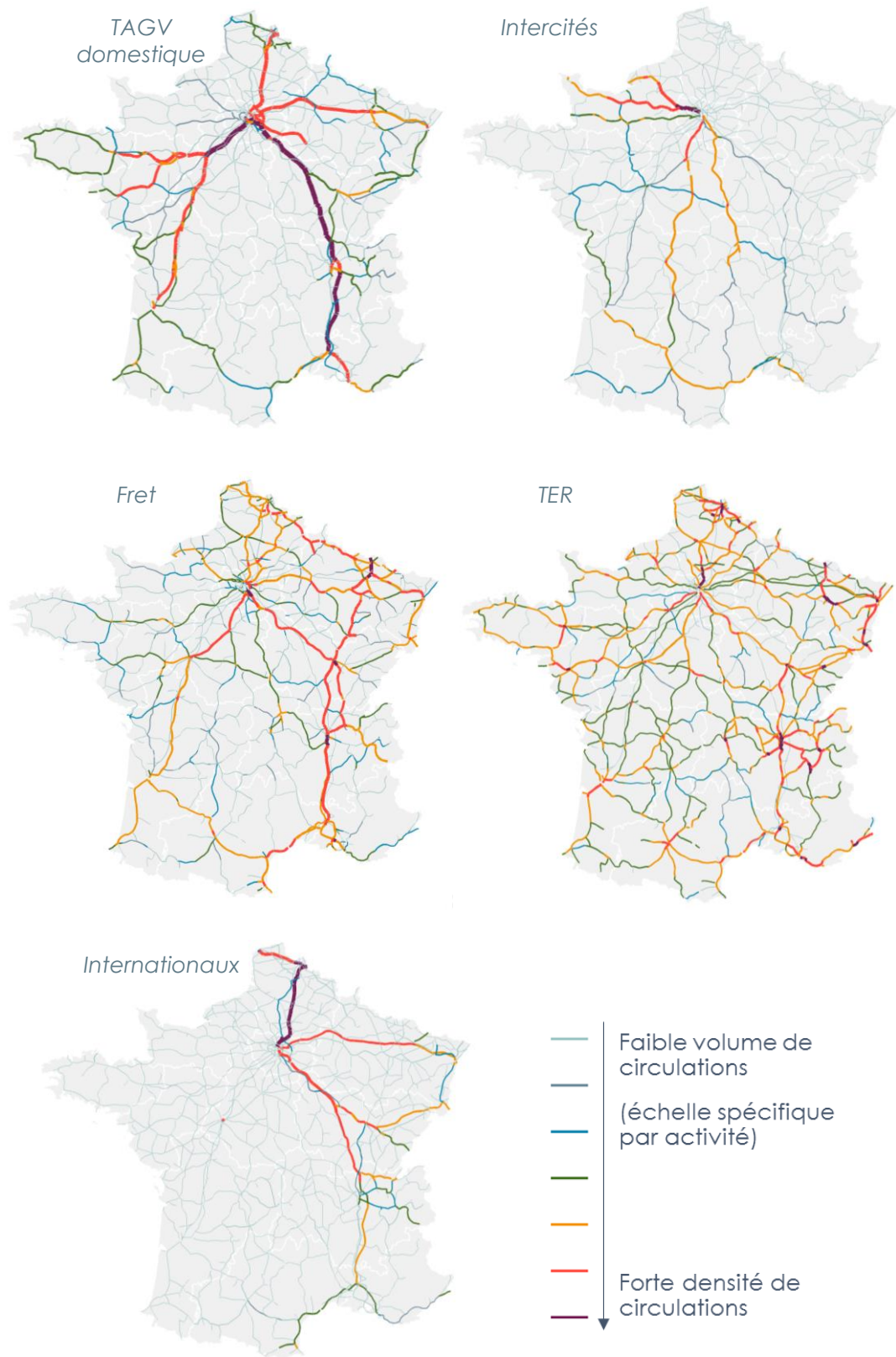
Source : ART d'après SNCF Réseau.

L'utilisation du réseau est très variable suivant les activités. Le réseau de lignes Intercités complète le réseau de trains à grande vitesse vers la Normandie, le centre de la France et sur l'axe Bordeaux–Marseille. Il inclut en 2019, trois lignes non conventionnées Intercités 100% Éco (Paris-Nantes, Paris-Lyon et Paris-Toulouse), et deux lignes Intercités de nuit (Paris-Briançon et Paris-Rodez-Toulouse-Latour de Carol). On peut noter qu'en 2019 ce réseau de lignes Intercités a vu :

- l'arrêt en mai 2019 de 2 lignes Intercités 100% Éco :
 - o la ligne Paris–Strasbourg lancée en décembre 2015 ;
 - o la ligne Paris–Bordeaux également lancée en 2015 ;
- la reprise au 1^{er} janvier 2019 de 2 lignes conventionnées TET sous conventionnement TER de la région Hauts-de-France :
 - o la ligne Paris–Amiens–Boulogne-sur-Mer (prolongée jusqu'à Calais en septembre 2019) ;
 - o la ligne conventionnée Paris–Saint-Quentin–Maubeuge/Cambrai ;
- le changement en mai 2019 des trains Intercités en trains TER par la région Centre-Val de Loire sur les 3 lignes reprises en janvier 2018.

Si le réseau TER assure un maillage fin de dessertes sur tout le territoire, les circulations sont plus importantes autour des grands pôles urbains. Le transport ferroviaire de fret est concentré dans le Nord et l'Est de la France, ainsi que sur les axes Paris–Bordeaux et Paris–Marseille (via Dijon et Lyon).

Figure 9 – Densité de circulation sur le RFN en 2019, par activité

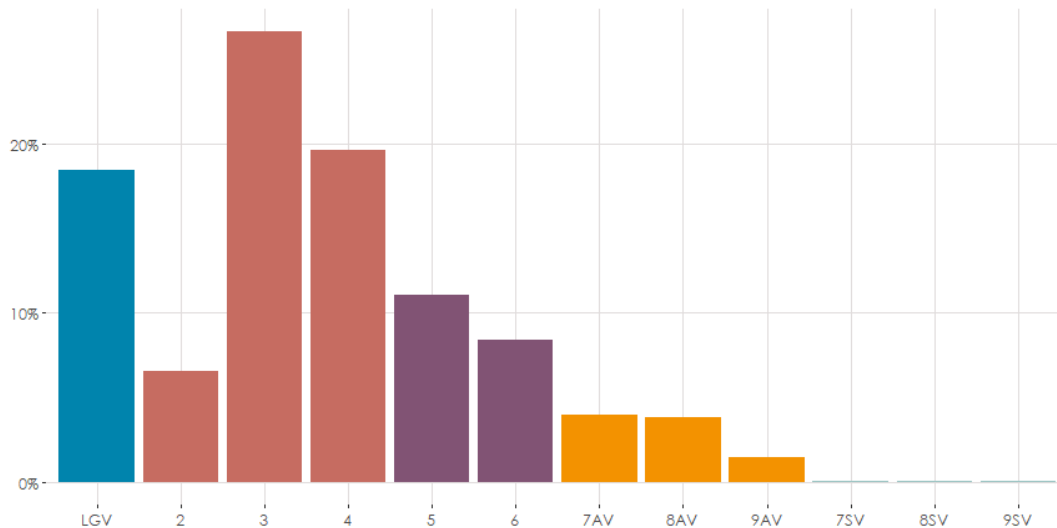


Source : ART d'après SNCF Réseau.

Seuls 9 % des trains.km sont opérés sur les lignes de catégorie 7 à 9 du RFN.

Les trains.km effectués sur le RFN sont opérés à hauteur de 18 % sur les lignes à grande vitesse, 53 % sur les lignes de catégories 2 à 4, 20 % sur les lignes 5 et 6, 9 % sur les lignes de catégories 7 à 9. Seuls 2 % sont opérés sur les lignes de catégories 7 à 9 sans voyageurs.

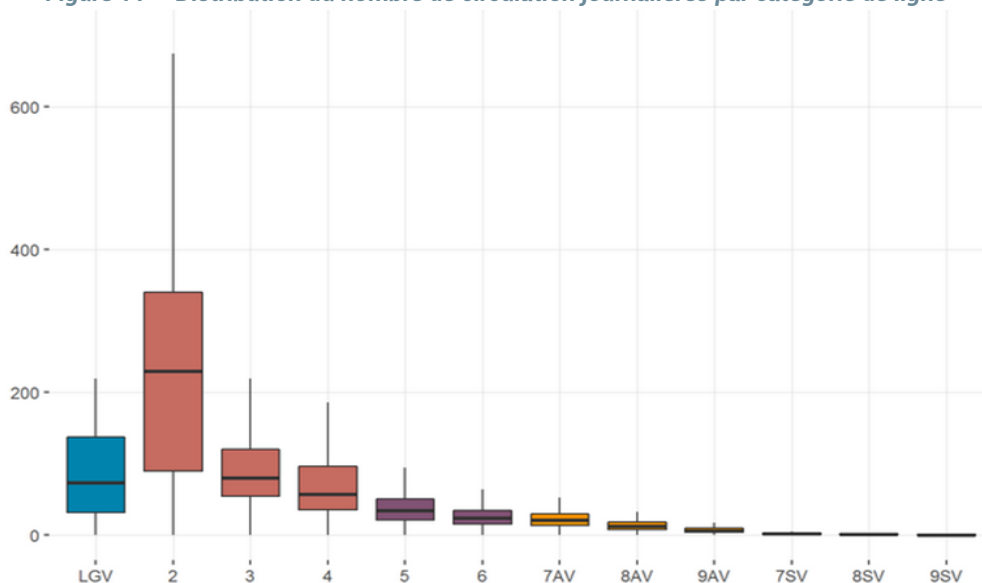
Figure 10 – Distribution des trains.km opérés sur le RFN par catégorie de ligne



Source : ART d'après SNCF Réseau.

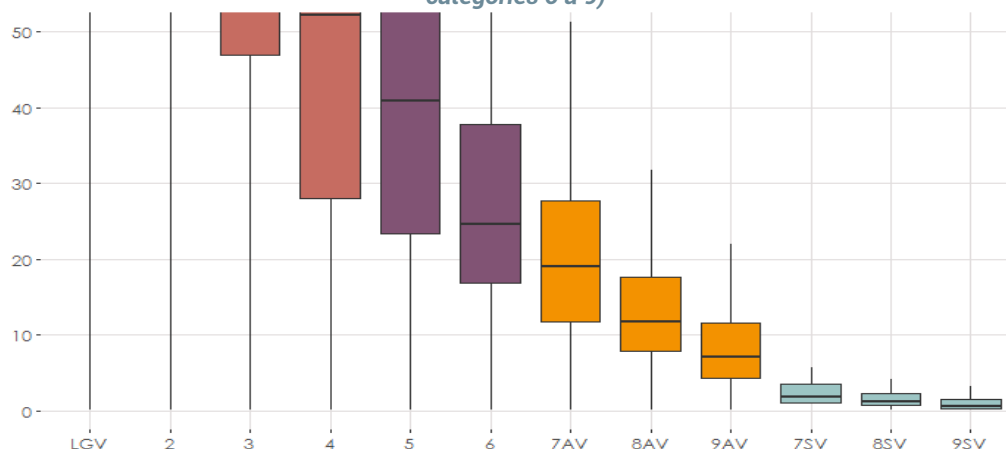
Le degré d'utilisation varie significativement avec la catégorie des lignes. Ainsi, la moitié des lignes de catégorie 5 voient passer plus de 41 circulations quotidiennes, contre seulement 7 circulations pour les lignes de catégories 9 AV. Les lignes de catégories 6 et 7AV ont un degré d'utilisation proche avec un nombre médian de circulations quotidiennes de 25 et 19 respectivement. Les lignes de catégories 7 à 9 SV ont un nombre de circulations très faible comparé au reste du réseau.

Figure 11 – Distribution du nombre de circulation journalières par catégorie de ligne



Source : ART d'après SNCF Réseau, période de 2017 à 2019. Distributions pondérées en km de voies

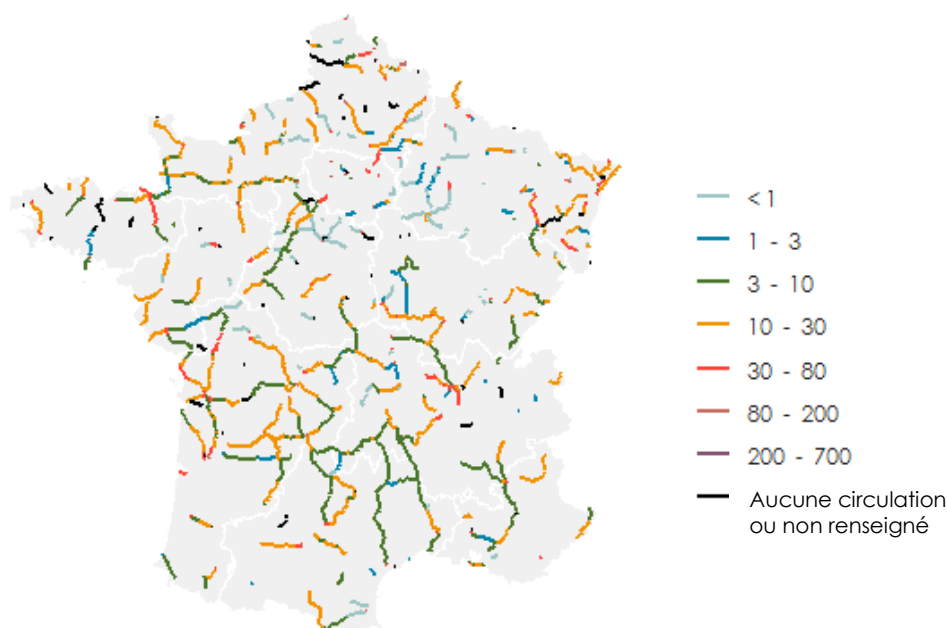
Figure 12 – Distribution du nombre de circulation journalières par catégorie de ligne (zoom sur les catégories 6 à 9)



Source : ART d'après SNCF Réseau, période de 2017 à 2019. Distributions pondérées en km de voies

Un très faible nombre de lignes de catégories 7 à 9 voient passer plus de 30 circulations quotidiennes, à l'exception de quelques lignes proches de grandes agglomérations.

Figure 13 – Nombre de circulations quotidiennes sur les lignes de catégorie 7 à 9



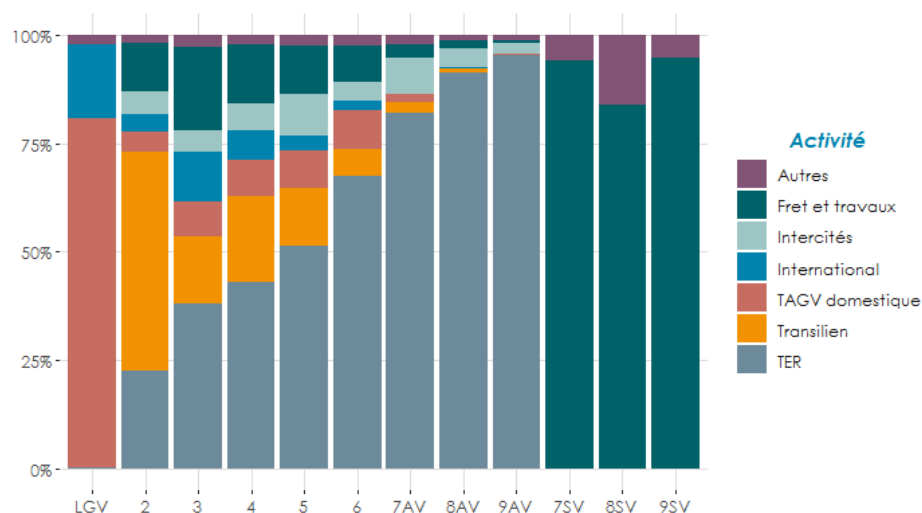
Source : ART d'après SNCF Réseau, période de 2017 à 2019

Le TER représente plus de 80 % des trains.km sur les lignes de catégorie 7 à 9 AV.

Les lignes de catégorie 7 à 9 avec voyageurs sont principalement utilisées pour les services TER. Sur 67 % des kilomètres de ligne de ces catégories, plus de 9 trains sur 10 sont des trains express régionaux. Contrairement aux lignes de catégories 2 à 6, le poids de l'activité TAGV est très mineur sur les lignes de catégorie 7 et quasi-inexistant sur les catégories 8 et 9, l'électrification relativement faible de ces voies empêchant un trafic TAGV plus important,

même si SNCF Réseau a procédé à quelques électrifications de voies quand le trafic TAGV le justifiait.

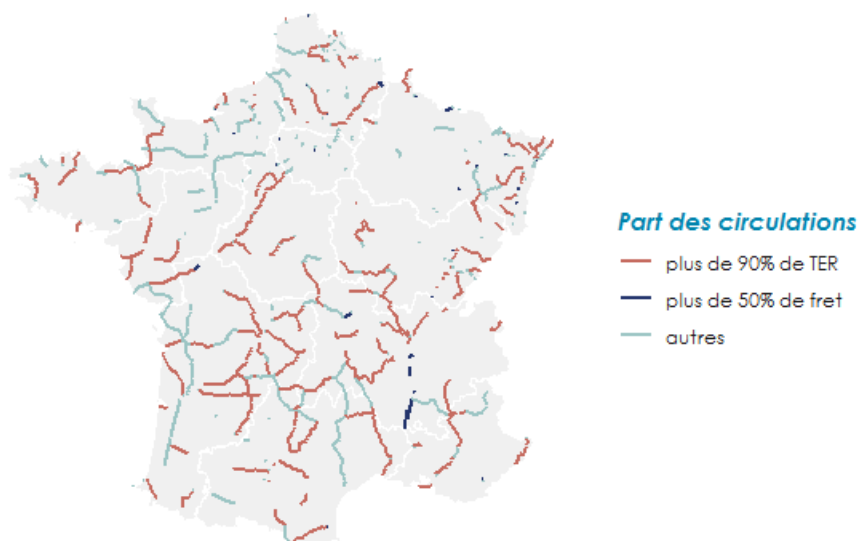
Figure 14 – Part de chaque activité dans l'utilisation du réseau, par catégorie de ligne (en trains.km)



Source : ART d'après SNCF Réseau.

Le transport ferroviaire de marchandises utilise 69 % des lignes 7 à 9AV, mais pour autant sur 61 % de ces lignes l'activité fret représente moins de 50 circulations annuelles. Un très faible nombre de lignes 7 à 9AV sont utilisées à plus de 50 % pour l'activité de fret.

Figure 15 – Nature de l'utilisation des lignes de catégorie 7 à 9AV



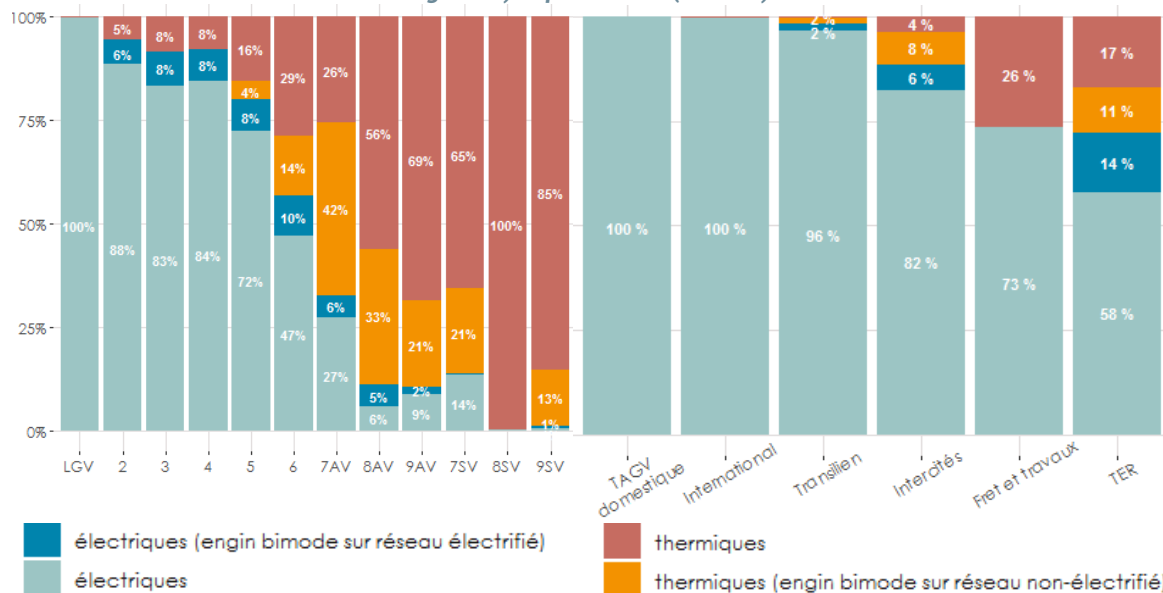
Source : ART d'après SNCF Réseau, période de 2017 à 2019

17 % des trains.km parcourus sur le RFN sont effectués par traction thermique.

Les services TER et fret sont les principaux utilisateurs de tractions thermiques. En effet, une part non négligeable de ces deux activités est effectuée sur des lignes de catégories 7 à 9, pour

une grande part non-électrifiées. Le mode thermique représente ainsi 26 % des trains.km 2019 de l'activité fret, et entre 28 % et 42 % (suivant la part de recours au mode thermique, vraisemblablement très mineur sur des portions électrifiées) pour l'activité TER.

Figure 16 – Part des trains.km effectués sur le RFN suivant le mode de traction, par catégorie de ligne (à gauche) et par activité (à droite)



Source : ART d'après SNCF Réseau.

1.3. 2 820 gares de voyageurs régulièrement desservies en 2019

Pour chaque horaire de service, SNCF Réseau et SNCF Gares et Connexions établissent un document de référence des gares (DRG) dans lequel sont définis les modèles tarifaires de gestion des gares de voyageurs. Ces modèles s'appuient sur une segmentation des gares selon le niveau de fréquentation et la typologie des services accueillis dans les gares :

- segment A : gares « d'intérêt national », dont la fréquentation par des voyageurs des services nationaux et internationaux de voyageurs est au moins égale à 250 000 voyageurs par an ou dont ces mêmes voyageurs représentent 100 % des voyageurs,
- segment B : gares « d'intérêt régional », dont la fréquentation totale est au moins égale à 100 000 voyageurs par an,
- segment C : gares « d'intérêt local » dont la fréquentation totale est inférieure à 100 000 voyageurs par an.

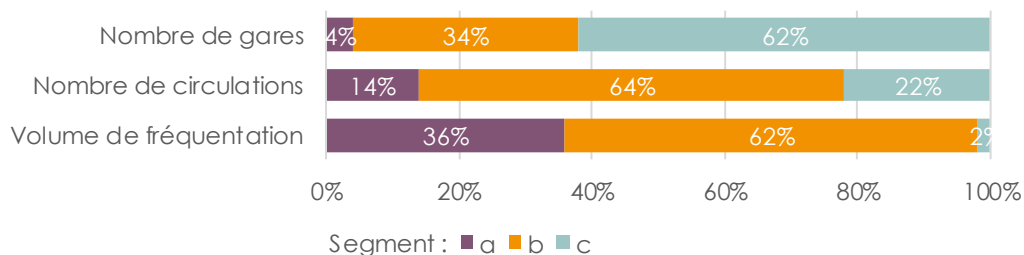
En 2019, 2 950 gares et haltes ferroviaires figuraient au DRG dont 2 820 ont été régulièrement¹⁷ desservies par des services ferroviaires de voyageurs.

62 % étaient des gares de segment C, 34 % des gares de segment B et 4 % des gares de segment A. Bien que représentant près de deux tiers des gares, les gares du segment C

¹⁷ Plus de 50 dessertes dans l'année

n'accueillent que 2 % de la fréquentation tandis que celles du segment A, grâce aux grandes gares métropolitaines, accueillent plus du tiers de la fréquentation (36 %). La majorité des dessertes (64 %) et de la fréquentation (62 %) se concentre dans les gares de catégories B.

Figure 17 – Répartition des gares par segment



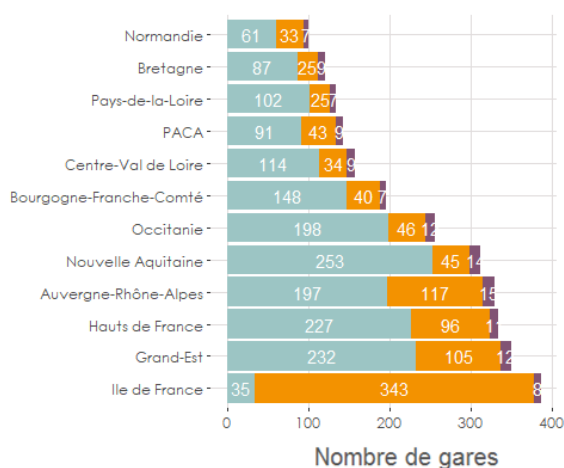
Sources : ART d'après SNCF Réseau

Avec près de 400 gares, l'Île-de-France est la région bénéficiant du réseau de gares le plus dense et se distingue par une part importante de gares de segment B (89 % des gares de la région). Plus d'une gare de catégorie B sur trois (36 %) se situe dans cette région traduisant un niveau moyen de fréquentation élevé sur la majeure partie des gares desservies par des services Transilien (voir partie 3.4).

La Figure 18 présente la répartition des gares par segment selon les catégories de voies uniques sur lesquelles elles se trouvent. Les gares situées sur des voies de catégorie 2 sont en grande majorité des gares du segment B. A l'inverse, 84 % des gares situées sur les voies de catégorie 7 à 9 sont des gares du segment C. Trois gares sur quatre de catégorie A se situent sur des voies de catégorie 2 à 4 et représentent plus de 8 % des gares situées sur ces voies alors qu'elles ne représentent que 4 % de l'ensemble des gares.

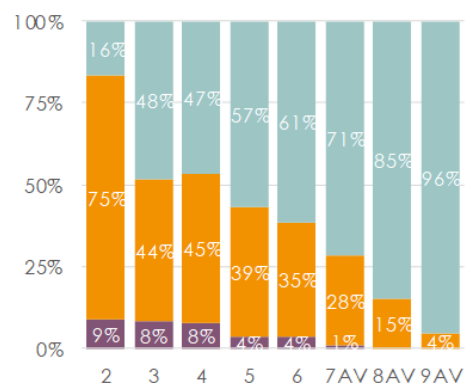
Figure 18 – Répartition des gares par région et catégorie de voie

Répartition des gares de voyageurs par région



Segment : a b c

Répartition des gares de voyageurs par segment selon les catégories de voie sur lesquelles elles se trouvent

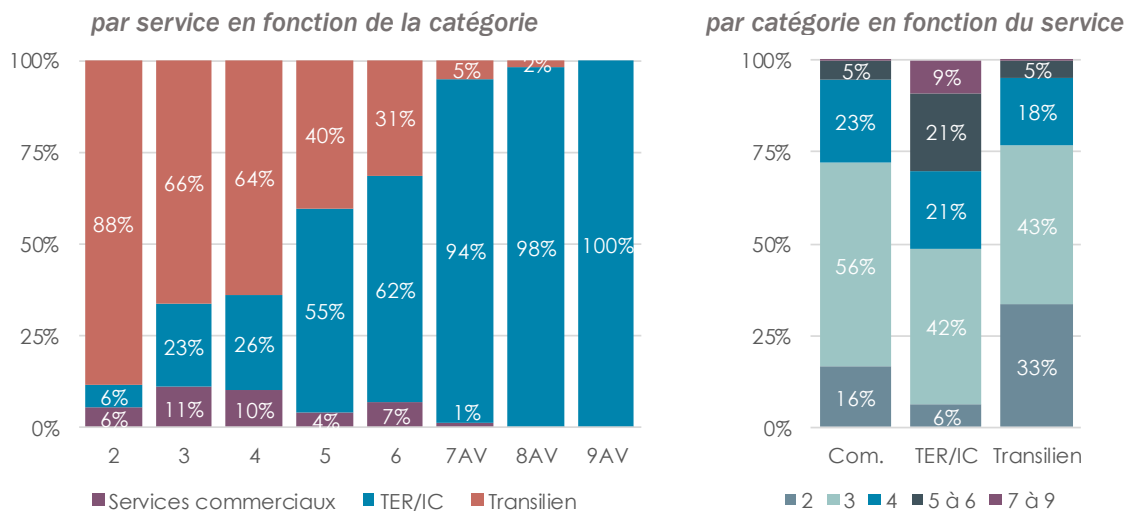


Nota : chaque gare est attachée à une unique catégorie de voie : lorsque la gare se situe sur plusieurs voies de différentes catégories, c'est la catégorie avec voyageurs la plus basse qui lui est affectée

Sources : ART d'après SNCF Réseau

La **Figure 19** présente la répartition de la fréquentation par gare selon la catégorie de voie attachée et le service emprunté par les voyageurs. Avec 88 % des voyageurs dans les gares situées sur des voies de catégorie 2, les gares d'Île-de-France se distinguent logiquement par un niveau de fréquentation très important. A l'inverse, il apparaît que les gares situées sur des voies de catégorie 7 à 9 accueillent presque exclusivement des voyageurs de services régionaux TER ou Intercités. **Ces gares accueillent par ailleurs une faible part de la fréquentation globale (2 %) avec seulement 9 % des voyageurs des services TER et Intercités et une part infime des voyageurs des autres services.**

Figure 19 – Répartition de la fréquentation des voyageurs selon le service et la catégorie de voie affectée à la gare fréquentée



Sources : ART d'après SNCF Réseau

2. PART MODALE 2019 DU TRANSPORT FERROVIAIRE (FRET ET VOYAGEURS)

2.1. Les transports ferroviaire et aérien ont porté la croissance de la mobilité voyageurs en 2019

La **Figure 20** présente la répartition par mode du trafic de voyageurs réalisé sur le territoire national en 2019.

Note méthodologique : cette répartition est faite sur la base des données issues des Comptes des transports 2019, excepté pour la série du transport ferroviaire, que l'Autorité recalcule depuis 2015 en expurgeant les cars TER et en tenant compte des kilomètres réellement parcourus par les passagers au sein des trains à grande vitesse en particulier¹⁸, rendant ainsi la série relative au transport ferroviaire homogène et comparable avec les autres modes de transport. En conséquence, le volume de passagers.kilomètres « source ART » présenté ci-dessous est inférieur d'environ 3,7 milliards de passagers.kilomètres par rapport au montant « source SDES » indiqué dans les Comptes des transports 2019. Par ailleurs en accord avec les méthodologies utilisées par l'Autorité pour la protection des données couvertes par le secret des affaires, les données de fréquentation du transport collectif routier librement organisé qui couvrent pour l'année 2019 deux opérateurs nationaux uniquement sont présentées sous forme de fourchette¹⁹.

Figure 20 – Répartition du trafic intérieur de voyageurs en France en 2019

En milliards de passagers.km		Niveau 2019	Evolution 2018/2019	Evolution 2014/2019 (TCAM*)	Part modale 2019
Total transport intérieur de voyageurs	ART et SDES	[985.2 - 985.5]	0.2%	0.6%	100.0%
dont transport en véhicule particulier (y compris covoiturage)	SDES	798.7	-0.3%	0.4%	81.1%
dont transport collectif routier urbain et interurbain (y compris SLO)	SDES	[60.7 - 61]	[-0.1% +0.3%]	[+1% +1.1%]	6.2%
dont transport collectif routier librement organisé (SLO)	ART	[2.9 - 3.2]	[+9.2% +19.8%]	N/D	0.3%
dont autre transport en autocar (hors SLO)	SDES	42.086	-1.7%	-0.8%	4.3%
dont autre transport en autobus ou tramway	SDES	15.7	2.8%	2.7%	1.6%
dont transport aérien (vols intérieurs à la métropole)	SDES	16.2	2.0%	2.8%	1.6%
dont transport ferroviaire	ART	99.0	4.7%	1.7% *	10.0%
dont transport guidé (métros IdF et hors IdF)	SDES	10.6	-2.2%	0.7%	1.1%

Source : Comptes des Transports 2019 (SDES) et ART pour les séries ferroviaire et SLO et le total ; (*) : Taux de croissance annuel moyen 2014/2019 pour l'ensemble des modes hors mode ferroviaire pour lequel le taux n'est mesuré que sur la période 2015-2019 (période historique disponible pour la source ART)

¹⁸ Les statistiques nationales disponibles jusqu'à présent sont présentées en trains.km physiques et en passagers.km commerciaux. A titre d'exemple, sur un trajet Paris-Lyon empruntant la LGV, la distance « physique » est de 427 km, et la distance « commerciale » est de 511 km, ce qui induit une surestimation d'environ 20 % des statistiques de trafic voyageurs.

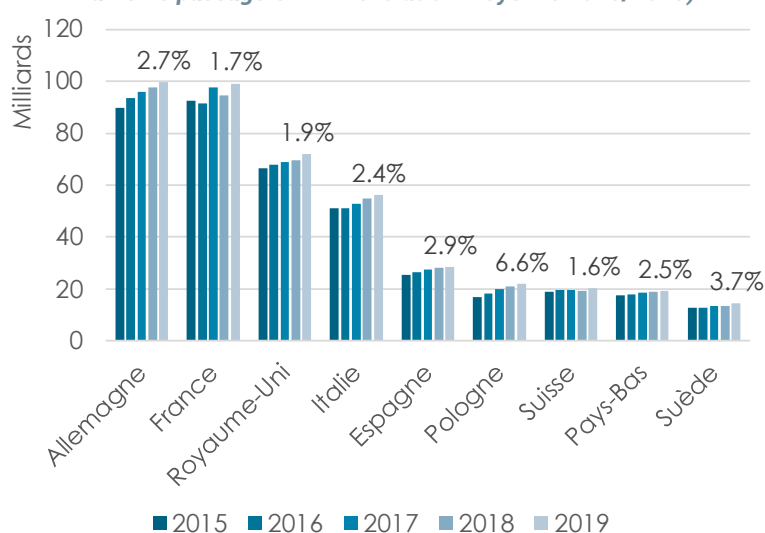
¹⁹ Pour plus de précisions sur la construction de ces fourchettes voir le rapport annuel 2019 du transport routier de voyageurs publié par l'Autorité

En 2019, le trafic intérieur de voyageurs reste quasiment stable (+0,2%). **Le transport ferroviaire a ainsi connu la plus forte hausse de la fréquentation de 4,7 %, devant le transport aérien qui a également bénéficié d'une croissance de 2 %.** En revanche les modes routiers individuels et collectifs apparaissent en léger recul sur un an.

Sur longue période, c'est le mode aérien qui a connu la plus forte croissance annuelle moyenne depuis 2014 (+2,8 %) contre une augmentation de (+1,7 %) pour le mode ferroviaire (depuis 2015) et de 1 % pour le transport collectif routier.

La part modale du transport ferroviaire en France s'établit à 10 % en 2019, un niveau supérieur de 2 points à la moyenne des pays européens (moyenne stable de 8 % entre 2012 et 2018 au sein des modes terrestres²⁰). On peut noter que la croissance du transport ferroviaire de voyageurs est très stable sur l'ensemble des pays voisins de la France depuis 2015, le secteur ferroviaire France étant singulièrement très impacté par des mouvements sociaux en 2018 et 2019.

Figure 21 – Comparaison de l'évolution du transport ferroviaire de voyageurs par pays européen (en milliards de passagers.km – évolution moyenne 2015/2019)



Source : Eurostat, ART

Analyse des liaisons aériennes domestiques disposant d'une alternative ferroviaire

La complémentarité ou substituabilité des liaisons aériennes domestiques avec l'offre ferroviaire longue distance fait l'objet de discussions de plus en plus fréquentes au regard d'enjeux d'amélioration de la performance environnementale des transports en France. Le projet de loi Climat prévu pour 2021 pourrait ainsi intégrer l'application d'une interdiction des liaisons aériennes domestiques disposant d'une alternative ferroviaire en moins de 2 heures 30. La Convention citoyenne pour le climat, dans les conclusions de son rapport de juin 2020 sur la thématique « se déplacer »²¹, émettait une proposition plus large d'« Organiser

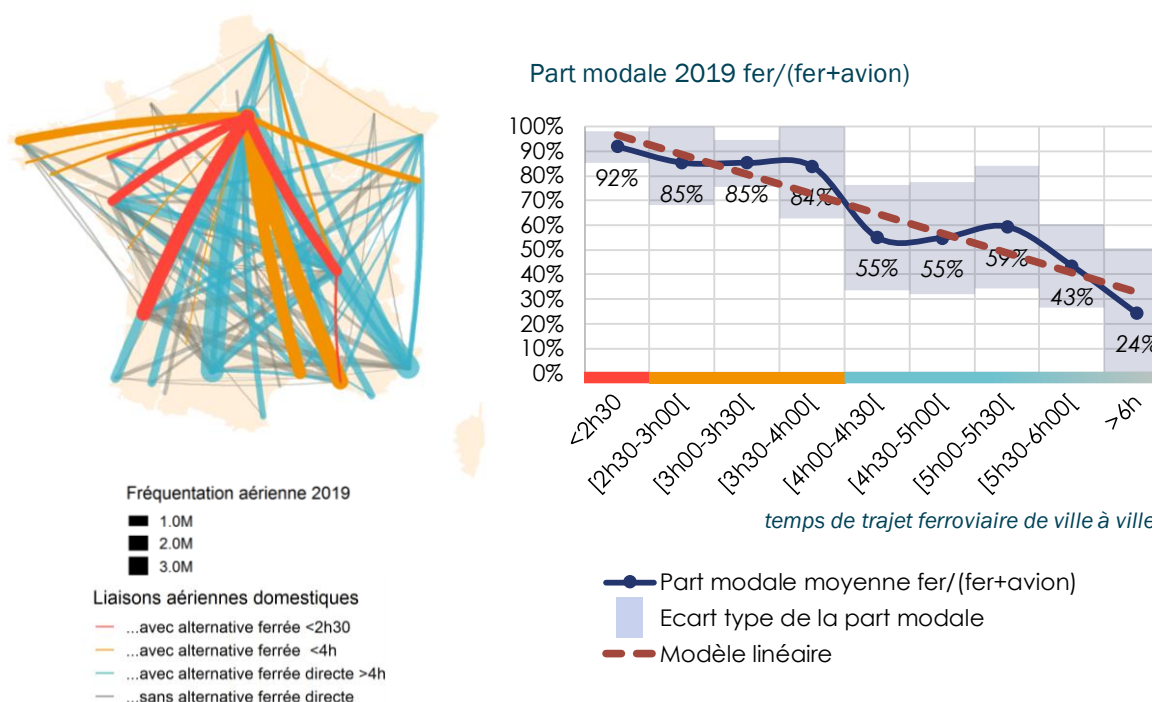
²⁰ Source Eurostat – part modale hors transport aérien

²¹ <https://propositions.conventioncitoyennepourleclimat.fr/pdf/ccc-rapport-final-sedeplacer.pdf>

progressivement la fin du trafic aérien sur les vols intérieurs d'ici 2025, uniquement sur les lignes où il existe une alternative bas carbone satisfaisante en prix et en temps (sur un trajet de moins de 4h) ».

La **Figure 22** présente l'offre ferroviaire proposée en 2019 en parallèle des liaisons aériennes domestiques, suivant le temps de trajet moyen proposé sur des liaisons directes (i.e. sans correspondance) via un service ferroviaire à grande vitesse.

Figure 22 – Carte des liaisons aériennes domestiques 2019 (intra-métropole, hors Corse), temps de trajet moyen des liaisons ferroviaires en parallèle, et (graphique de droite) part modale moyenne du transport ferroviaire par classes de liaisons



Source : ART d'après DGAC et entreprises ferroviaires

Note de lecture : 17 liaisons aériennes domestiques (en orange et rouge) opérées en 2019 disposent d'une alternative ferroviaire parallèle directe (sans correspondance) vers/ depuis les agglomérations principales de ces liaisons, réalisable en moins de 4h en moyenne en transport apte à la grande vitesse. Les liaisons aériennes dont l'alternative ferroviaire est comprise entre [2h30 et 4h] présentent une part modale du transport ferroviaire par rapport au mode aérien de 85% en moyenne.

Il apparait ainsi que

- 5 liaisons domestiques (« de ville à ville ») disposent d'une alternative ferrée à grande vitesse de moins de 2h30 en 2019 : Paris-Nantes, Paris-Rennes, Paris-Bordeaux, Paris-Lyon et Lyon-Marseille,
- 12 liaisons complémentaires disposent d'une alternative ferrée à grande vitesse de moins de 4h en 2019.

Sur l'ensemble de ces 17 liaisons, on peut noter que le mode ferroviaire concentre déjà une part très dominante de la fréquentation (hors fréquentation des modes routiers non pris en compte dans cette analyse). **Le mode ferroviaire représente ainsi en 2019 près de 90 % de la fréquentation {fer+air} sur les liaisons de moins de 2h30, et près de 85 % de la fréquentation {fer+air} des liaisons de moins de 4h.**

Cette prédominance du mode ferroviaire dans les parts modales diminue assez fortement sur les liaisons aériennes dont l'alternative ferroviaire est supérieure à 4h de trajet, en s'établissant en moyenne entre 40 % et 60 % de part modale sur les liaisons de 4h à 6h.

2.2. Le mode ferroviaire stagne en France pour l'activité de fret

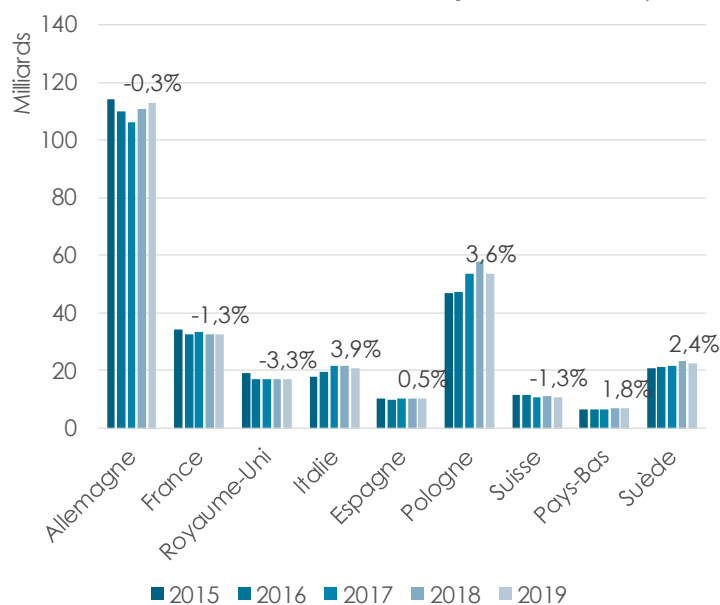
Le transport intérieur de marchandises a crû de 2,6 % entre 2018 et 2019 et de 3,5 % depuis 2017 (Figure 23). Le mode routier reste ainsi le mode largement privilégié pour l'activité de transport de marchandises en France, en approchant en 2019 la part modale de 89 %. Le fret ferroviaire n'a pas bénéficié de cette augmentation en volume, le recul de la part modale du fret ferroviaire s'accompagne ainsi d'une stagnation des volumes transportés (-0,8 %).

Figure 23 – Répartition du trafic intérieur de marchandises en France en 2019, hors oléoducs (en milliards de tonnes.km)

En milliards de tonnes.km		Niveau 2017	Niveau 2018	Niveau 2019	Evolution 2017/2019	Evolution 2018/2019	Part modale 2018	Part modale 2019
Total transport inférieur de marchandises	ART et SDES	350,1	353,1	362,3	↗ 3,5%	↗ 2,6%	100,0%	100,0%
dont transport routier	SDES	309,9	313,6	322,4	↗ 4,0%	↗ 2,8%	88,5%	88,8%
dont transport ferroviaire	ART	33,5	32,7	32,5	↘ -3,0%	↔ -0,8%	9,6%	9,3%
dont transport fluvial	SDES	6,8	6,7	7,4	↗ 9,6%	↗ 9,8%	1,9%	1,9%

Source : Comptes des Transports 2019 (SDES) et ART pour la série ferroviaire et le total – Note : l'évolution sur longue période pour le transport ferroviaire est mesurée en taux de croissance annuel moyen 2015/2019, contre 2014/2019 pour les autres modes

Figure 24 – Comparaison de l'évolution du transport ferroviaire de marchandises par pays européen (en milliards de tonnes.km – évolution moyenne 2015/2019)



Source : Eurostat, ART

3. ÉTAT DES LIEUX DU MARCHÉ VOYAGEURS EN 2019

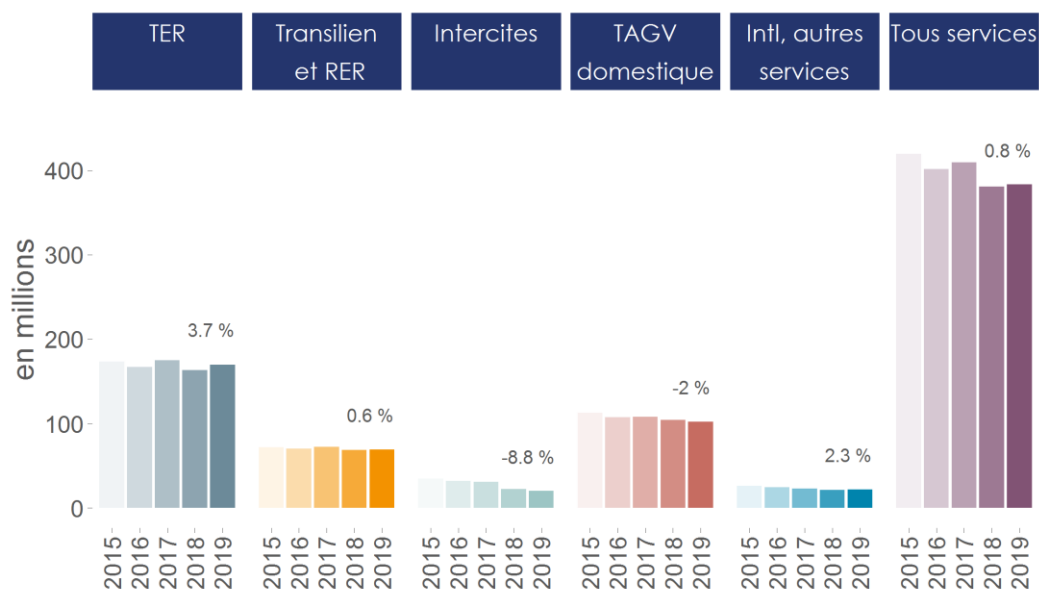
Précision de lecture

Comme indiqué en avant-propos de ce bilan le périmètre du bilan ferroviaire de l'Autorité s'est élargi depuis 2019 au périmètre du réseau RER RATP, relevant d'un système de transport public guidé. Les indicateurs présentés en parties 3.1, 3.2 et 7.1 intègrent ainsi ces indicateurs dans la catégorie « Transilien et RER », et par simplification dans les dénominations d'offre et fréquentation « ferroviaire ». Ce périmètre a été appliqué sur l'ensemble de la période temporelle 2015-2019.

3.1. L'offre ferroviaire se maintient en 2019 malgré un nouvel impact fort de mouvements sociaux

L'offre ferroviaire en 2019 pour les services de transports de voyageurs s'établit à 383 millions de trains.km parcourus. Cet indicateur d'offre est en augmentation de 0,8 % entre 2018 et 2019, sans pour autant rattraper le niveau haut de 2017. Cette croissance est portée par les services TER (+3,7 %), qui bénéficient en 2019 du transfert d'une partie de l'activité Intercités (+2,8 % pour l'ensemble de l'offre conventionnée), les services commerciaux internationaux et autres services (+2,3 %) et les services Transilien et RER (+0,6 %). Les services TAGV domestiques sont en repli pour la deuxième année consécutive avec une baisse de 2 %.

Figure 25 – Evolution de l'offre en trains.km par service ferroviaire entre 2018 et 2019
383 millions (en hausse de 0,8 %)



Source : ART

Note : sauf mention contraire les évolutions présentées en étiquettes sur les graphiques de cette partie sont relatives à l'évolution annuelle 2018/2019

La croissance de l'offre est plus marquée sur les sièges.km (+1,6 %) que sur les trains.km (Figure 26), ce qui indique une augmentation relative de la capacité d'emport des trains de voyageurs entre 2018 et 2019. L'ensemble TER et Intercités enregistre une hausse de 2,8 % et atteint 67 milliards de sièges.km. Malgré la baisse des trains.km, l'offre en sièges.km de l'activité TAGV domestique progresse légèrement de 1 %. Cette progression repose sur l'augmentation de 54 % de l'offre Ouigo, l'offre TGV inOui étant en baisse de 5 %. Les services Intercités sont les seuls à subir une baisse significative, laquelle s'explique en partie par un changement de périmètre et une poursuite de transferts de ligne vers les services TER (concernant la région Hauts-de-France en particulier en 2019, voir partie 1.2).

Figure 26 – Evolution de l'offre en sièges.km par service ferroviaire entre 2015 et 2019
202 milliards (en hausse de 1,6 %)

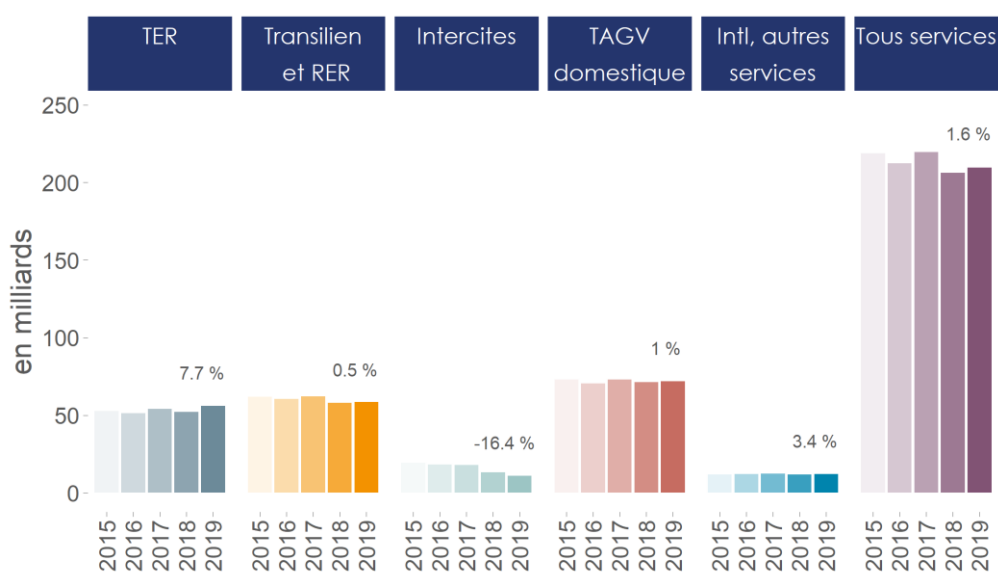
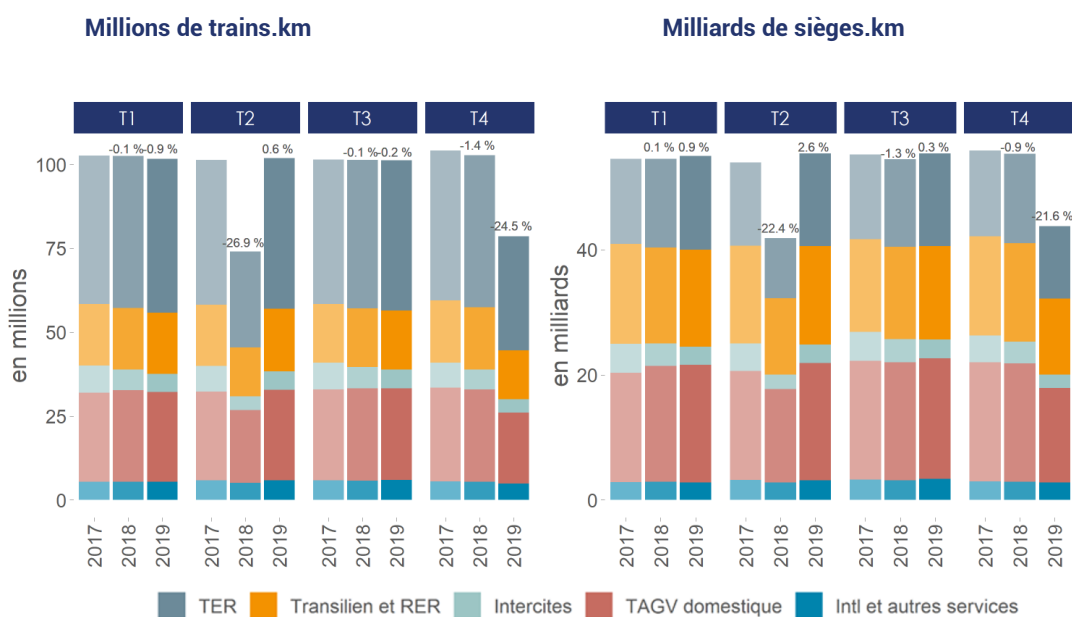


Figure 27 – Evolutions trimestrielles par rapport à l'année 2017 de l'offre en trains.km et en sièges.km



Sources : ART

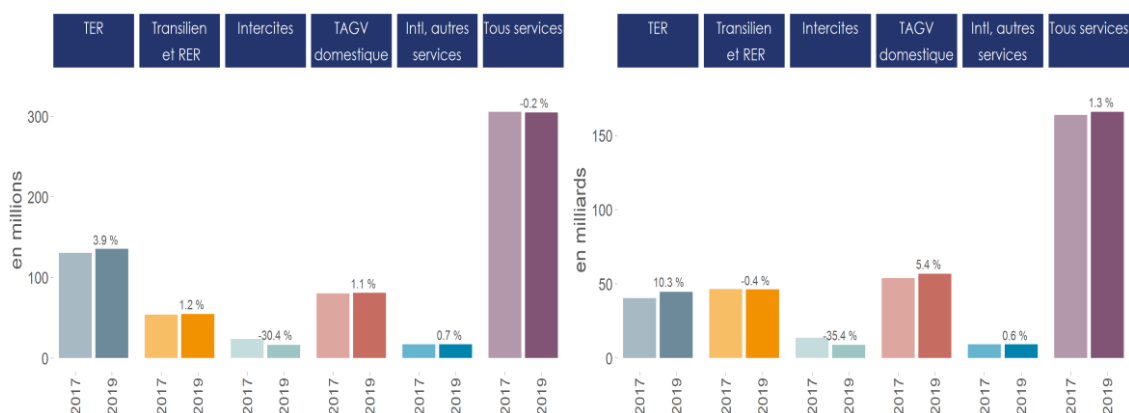
Le quatrième trimestre 2019 a été marqué, comme l'avait été le deuxième trimestre 2018, par des mouvements sociaux importants dans le secteur ferroviaire²². **Ce trimestre concentre ainsi 96 % de la baisse de l'offre en trains.km observée en 2019, par rapport au niveau de 2017** (dernière année sans mouvements sociaux notables).

La **Figure 27** présente l'évolution de l'offre trimestrielle par rapport à l'année 2017. Les mouvements sociaux du deuxième trimestre 2018 et du quatrième trimestre 2019 ont eu un impact relativement comparable sur l'offre ferroviaire en réduisant respectivement de 27 % et 25 % le nombre de trains.km offerts par rapport à la même période en 2017.

La **Figure 28** présente l'évolution par rapport à l'année 2017 de l'offre par type de services hors quatrième trimestre 2019. En dehors de ce trimestre de grève, l'offre de 2019 se situe ainsi au même niveau que celle de 2017 en trains.km, et progresse de 1,3 % en sièges.km pour l'ensemble des services.

La croissance de l'offre des services TER apparaît très forte sur ce périmètre (+3,9 % de trains.km et +10,3 % de sièges.km). Cette augmentation est à mettre en parallèle avec la baisse de l'offre des services Intercités dont plusieurs lignes ont été transférées vers les services régionaux (baisse d'environ 1 % des trains.km et des sièges.km pour l'ensemble des services conventionnés). L'offre des services commerciaux domestiques est elle aussi en hausse sur ces trois trimestres (+1,1 % de trains.km et +5,4 % de sièges.km).

Figure 28 – Evolution de l'offre en trains.km et sièges.km par rapport à l'année 2017 hors 4^e trimestre



Sources : ART

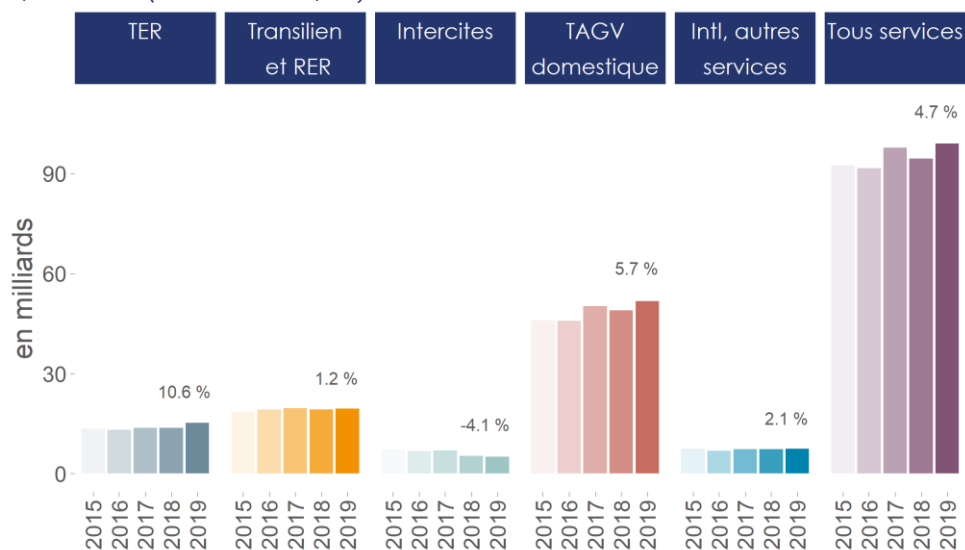
3.2. La fréquentation ferroviaire augmente de 4,7 % en 2019

Le nombre de passagers transportés s'élève à 1,88 milliards en 2019 pour 99,0 milliards de passagers.km. Tous services confondus, la fréquentation augmente de 1,6 % en nombre de passagers et de 4,7 % en passagers.km. Cette croissance est particulièrement marquée pour les services TER (+10,6 % de passagers.km) et pour les services commerciaux domestiques, qui enregistrent une hausse des passagers.km de 5,7 % alors que le nombre de trains.km est en recul. Seuls les services Intercités subissent une baisse de la fréquentation.

²² Mouvements sociaux d'une partie des personnels SNCF et RATP entre le 5 décembre 2019 et février 2020 liés au projet de loi de réforme des retraites porté par le gouvernement

Figure 29 – Evolution de la fréquentation en passagers.km par service ferroviaire entre 2015 et 2019

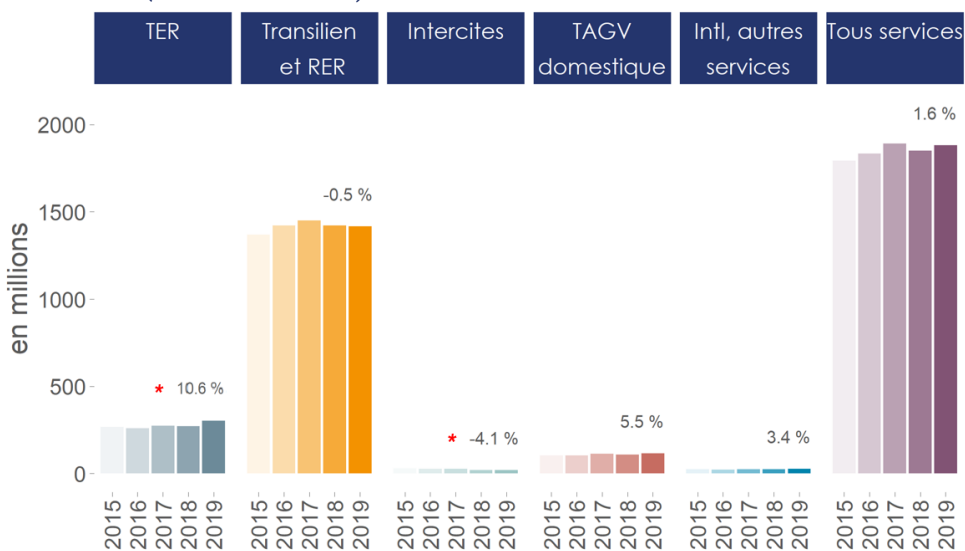
99,0 milliards (en hausse de 4,7 %)



Sources : ART

Figure 30 – Evolution de la fréquentation en passagers par service ferroviaire entre 2015 et 2019²³

1,88 milliard (en hausse de 1,6 %)



*24

Sources : ART

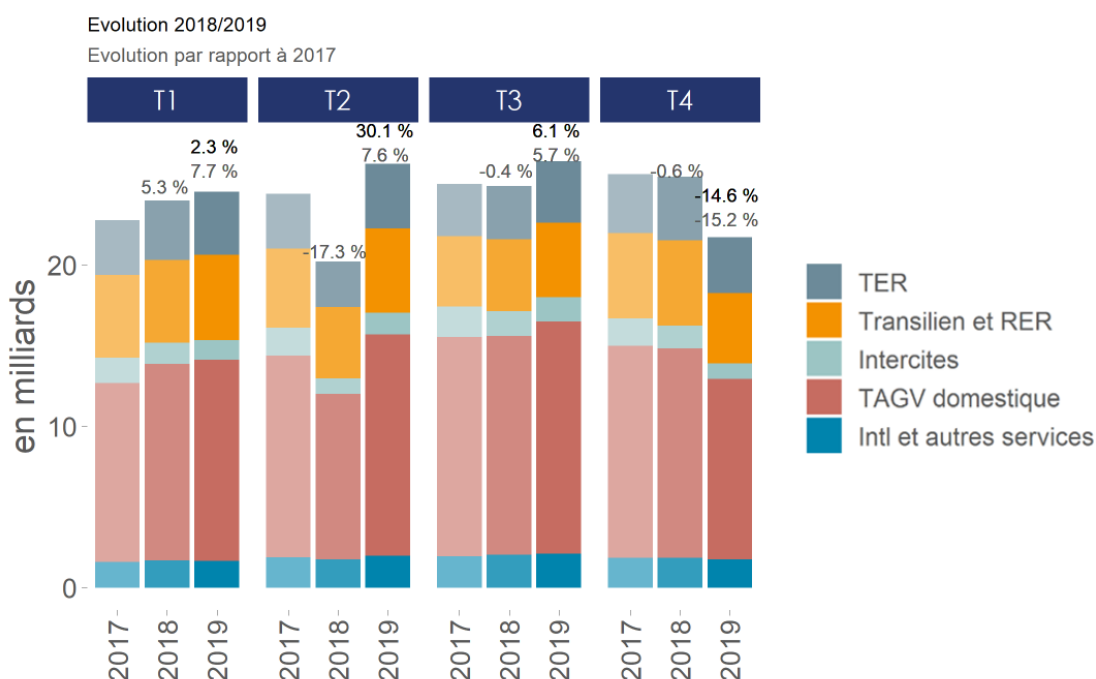
²³ L'unité de mesure à l'échelle nationale de la fréquentation des activités TER et Intercités par les SI de SNCF Voyageurs (modèle d'affectation FC12k) est consolidée en passagers.km. La mesure du nombre de passagers des 2 activités est effectuée en résultante d'une hypothèse de parcours moyen par passager appliquée aux volumes de passagers.km : $\text{passagers}_{\text{TER}} = \text{passagers.km}_{\text{TER}} / \text{dist}_{\text{TER}}$. Les valeurs estimées $\text{dist}_{\text{TER}} : 50 \text{ km}$ et $\text{dist}_{\text{Intercités}} : 248 \text{ km}$ n'ont pas été révisées par SNCF Voyageurs depuis 2015. Les évolutions induites de volumes de passagers sont donc par construction ici supposées similaires à celles des passagers.km pour les deux services.

²⁴ * Le nombre de passagers est calculé en divisant le nombre de passagers.km par le nombre de km. L'évolution du nombre de km étant indisponible pour les activités TER et Intercités, la valeur utilisée reste fixe et l'évolution indiquée correspond à celle des passagers.km.

La **Figure 31** présente l'évolution trimestrielle de l'offre en passagers.km par rapport à l'année 2018 et à l'année 2017. De même que pour les mouvements sociaux du deuxième trimestre 2018, l'impact des grèves du quatrième trimestre 2019 apparaît ainsi plus faible sur la fréquentation que celui observé sur l'offre (baisse de 15 % sur la fréquentation contre 25 % sur l'offre par rapport à 2017).

En dehors du quatrième trimestre, la fréquentation en passagers.km augmente de 7 % par rapport à 2017 et enregistre une hausse nettement supérieure à celle de l'année complète pour l'ensemble des services à l'exception là encore des services Intercités (**Figure 31**). On peut noter en particulier que les services non-conventionnés ont évolué sur les trois premiers trimestres 2019 avec une forte dynamique de la fréquentation, supérieure à 9 % pour les services TAGV domestiques et supérieure à 6 % pour les services internationaux et autres services.

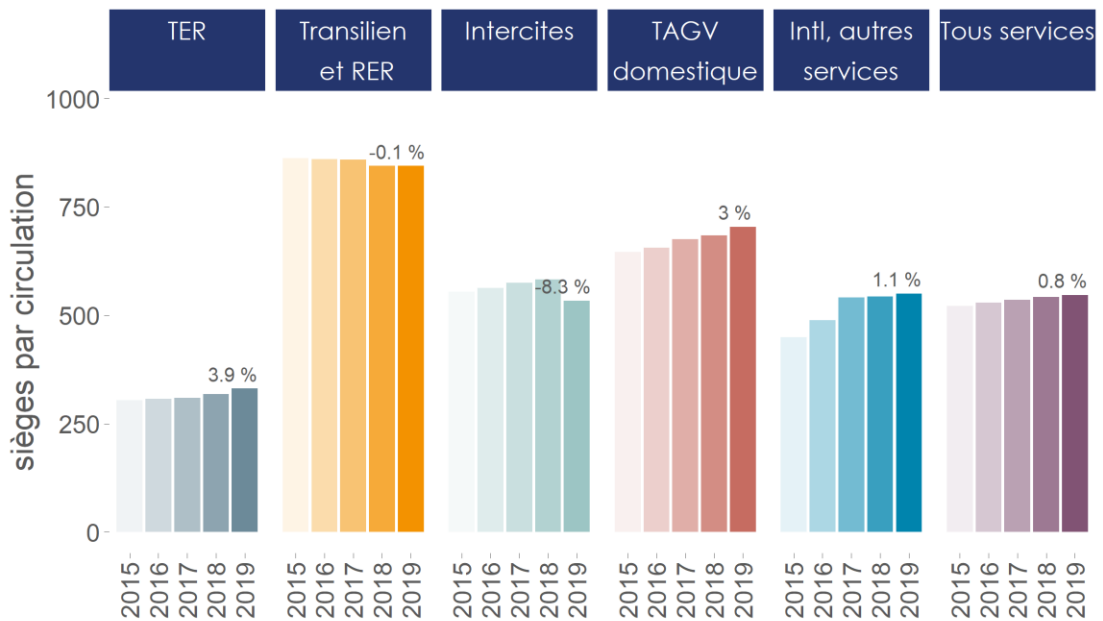
Figure 31 – Evolutions trimestrielles de la fréquentation en passager.km



Sources : ART

La capacité d'emport moyenne des trains de voyageurs augmente de manière continue depuis 2015. On observe en 2019 une progression annuelle de 3,9 % pour les services TER (qui s'explique en partie par la reprise de matériels plus capacitaires de l'activités Intercités), de 3 % pour les services TAGV domestiques et de 1,1 % pour les services commerciaux internationaux et autres services.

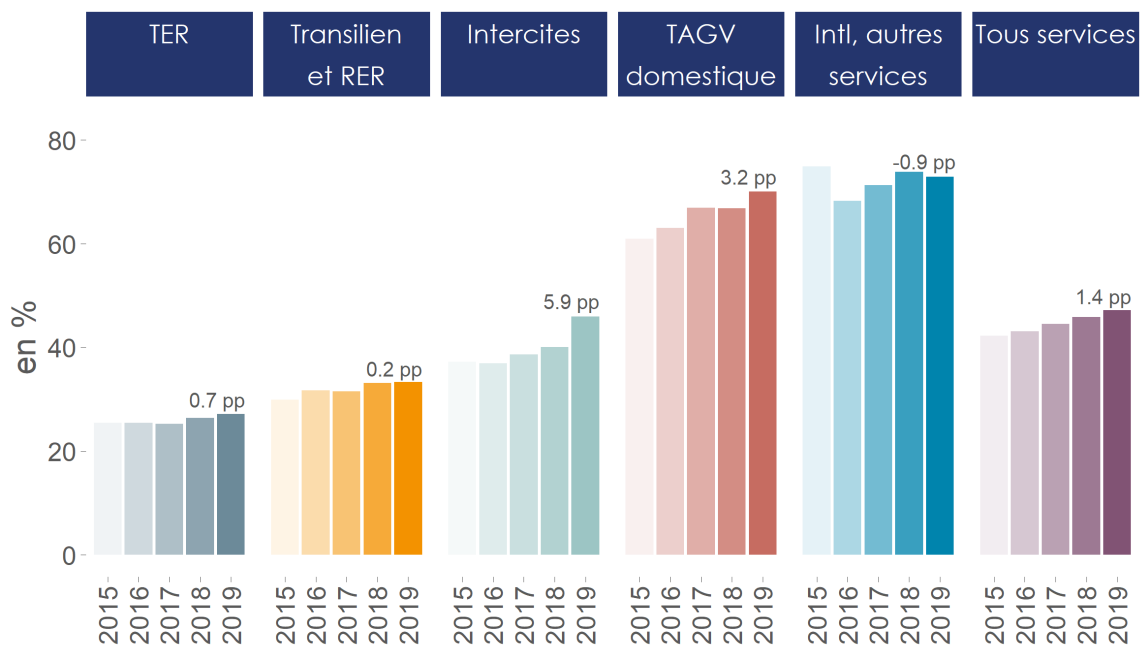
Figure 32 – Evolution de la capacité d'export moyenne par service entre 2015 et 2019



Sources : ART

Le taux d'occupation de l'ensemble des services augmente de façon notable en 2019. Il atteint ainsi 46,7 % soit une hausse de +1,4 point de pourcentage par rapport à 2018. La hausse la plus marquée concerne les services TAGV domestiques (+3,2 points). La hausse des services Intercités résulte à la fois d'une augmentation de la fréquentation mais aussi d'un effet important de périmètre lié aux transferts de lignes Intercités aux Régions.

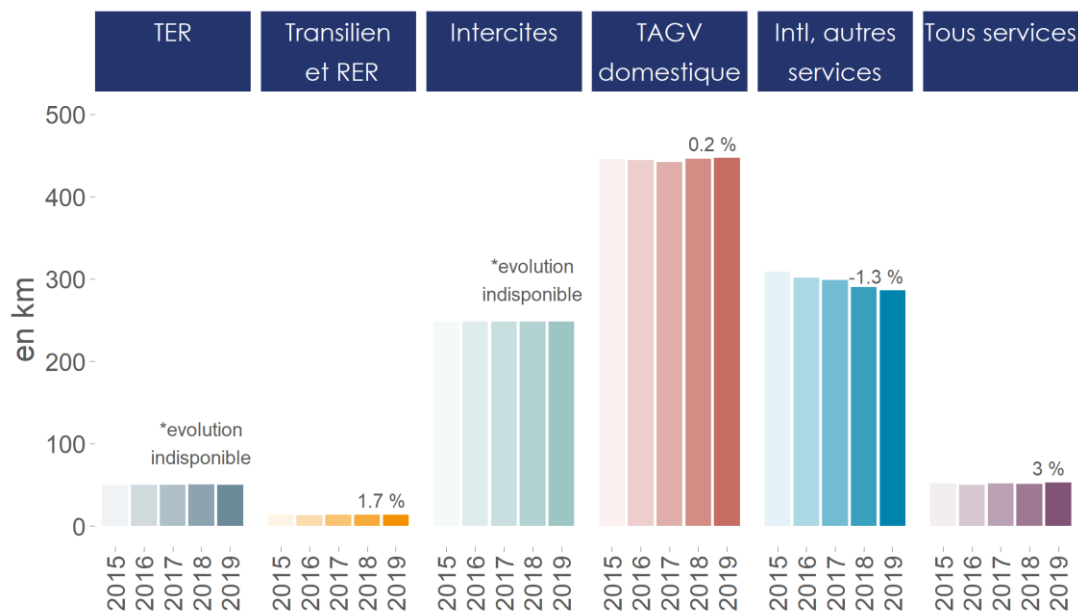
Figure 33 – Evolution du taux d'occupation moyen par service entre 2015 et 2019



Sources : ART

La distance moyenne parcourue sur le RFN par passager ferroviaire²⁵ en 2019 est de 53 km. La distance moyenne des voyageurs des services conventionnés est respectivement de 50 km pour TER, 248 km pour Intercités (estimations SNCF Voyageurs non mises à jour depuis 2015) et de 14 km pour les services Transilien et RER. On peut noter une très faible variation des parcours moyens des passagers des services TAGV domestiques depuis 2015 (447 km en 2019 contre 445 km en 2015). La distance parcourue sur le RFN par les passagers des services internationaux et autres services est de 285 km²⁶ en 2019, en baisse tendancielle depuis 2015.

Figure 34 – Evolution de la distance moyenne par passager par service entre 2015 et 2019



Sources : ART

* L'évolution du nombre de km est indisponible pour les activités TER et Intercités, la valeur utilisée reste fixe. Elle déterminée par des enquêtes auprès des usagers.

²⁵ Distance moyenne mesurée par passager sur un trajet direct sans correspondance. Pour un trajet avec 1 correspondance l'indicateur ne reflète que la moyenne des distances sur les 2 étapes parcourues.

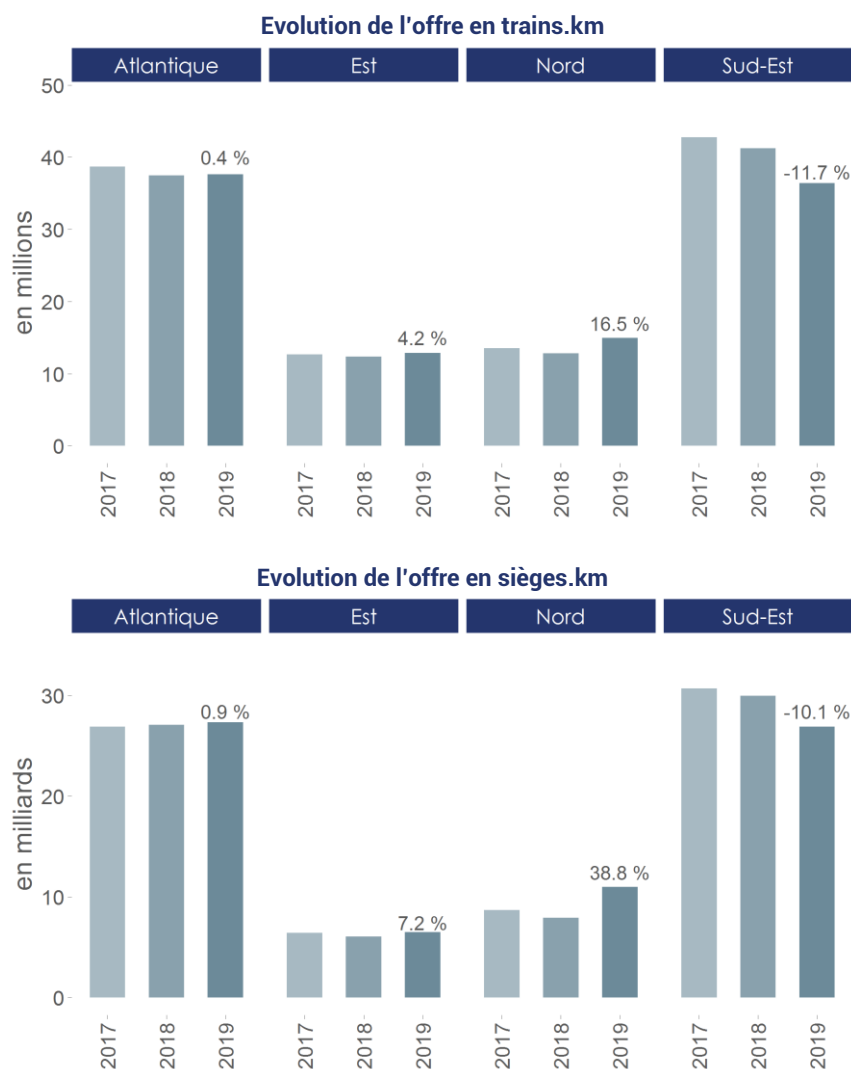
²⁶ Pour les services internationaux seule la distance parcourue sur le RFN est prise en compte.

3.3. Un taux d'occupation en hausse pour l'ensemble des axes des services TAGV domestiques

L'offre TAGV domestique se répartit en 2019 entre les services TGV²⁷, TGV inOui et Ouigo, et en quatre axes géographiques²⁸ : l'axe Atlantique (40,2 % de l'offre 2019 en nombre de circulations), l'axe Est (15,1 %), l'axe Nord (16,9 %) et l'axe Sud-Est (27,8 %).

La **Figure 35** présente l'évolution entre 2017 et 2019 de l'offre commerciale domestique. L'offre en trains.km et en sièges.km croît sur tous les axes à l'exception de l'axe Sud-est. L'augmentation la plus importante concerne l'axe Nord (+16,5 % de trains.km et +38,8 % de sièges.km). L'axe Sud-Est enregistre une baisse de 11,7 % pour les trains.km et de 10,1 % pour les sièges.km.

Figure 35 – Evolution de l'offre commerciale TAGV domestique entre 2018 et 2019 par axe



Sources : ART

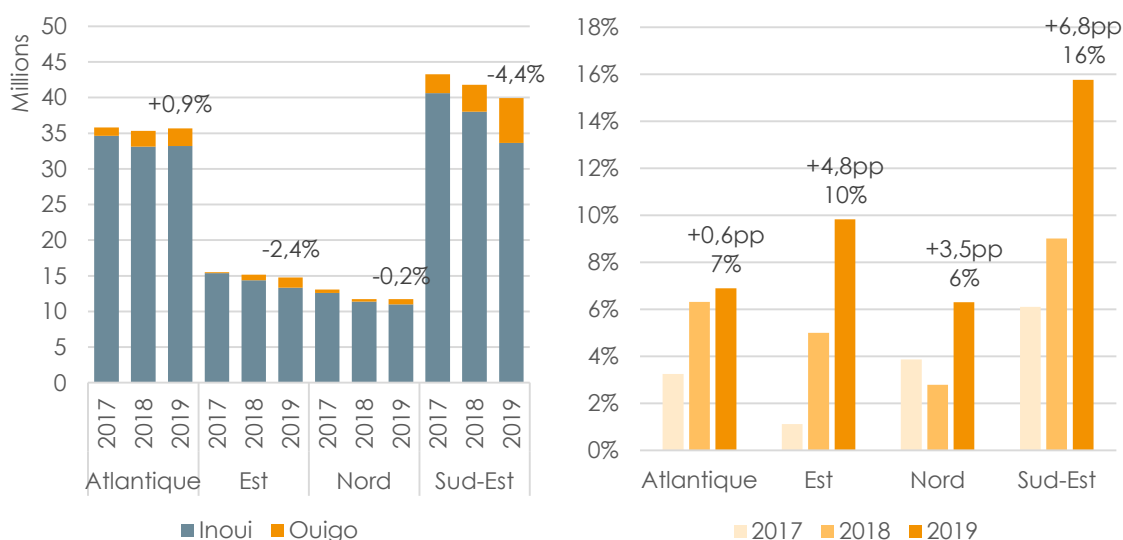
²⁷ Substituée progressivement par l'offre TGV inOui

²⁸ Segmentation géographique utilisée par SNCF Voyageurs

Les axes TGV, TGV inOui et Ouigo correspondent à une classification des circulations commerciale de SNCF Voyageurs. Entre 2018 et 2019, le développement de l'offre Ouigo entre la région Hauts-de-France et la région PACA, offre rattachée à l'axe Nord, a eu un effet sur l'évolution de l'offre de l'axe Nord (qui augmente nettement) et celle de l'axe Sud-Est (qui baisse fortement). La **Figure 36** présente l'évolution des trains.km par axes en réaffectant les circulations inter-axes en fonction de la distance kilométrique parcourue sur les différents axes.

Le nombre de trains.km offerts sur l'axe Atlantique est ainsi en légère progression tandis qu'il stagne pour l'axe Nord et baisse de 2,4 % pour l'axe Est et de 4,4 % pour l'axe Sud-Est, là où la progression de la part des services Ouigo progresse le plus (respectivement 4,8 et 6,8 points de pourcentage). **La baisse des train.km est ainsi compensée par une hausse de la capacité d'emport moyenne grâce aux services Ouigo.** Ainsi, en appliquant la capacité d'emport moyenne observée par marque aux trains.km offerts, on observe une progression de l'offre en sièges.km pour les axes Est (+0,9 %), Atlantique (+1,3 %) et Nord (+2,3 %) et une stagnation dans l'axe Sud-Est.

Figure 36 – Evolution des trains.km TAGV domestiques entre 2018 et 2019 par axe à périmètre kilométrique constant (à gauche) et poids des trains.km des services Ouigo par axe et par année (à droite)

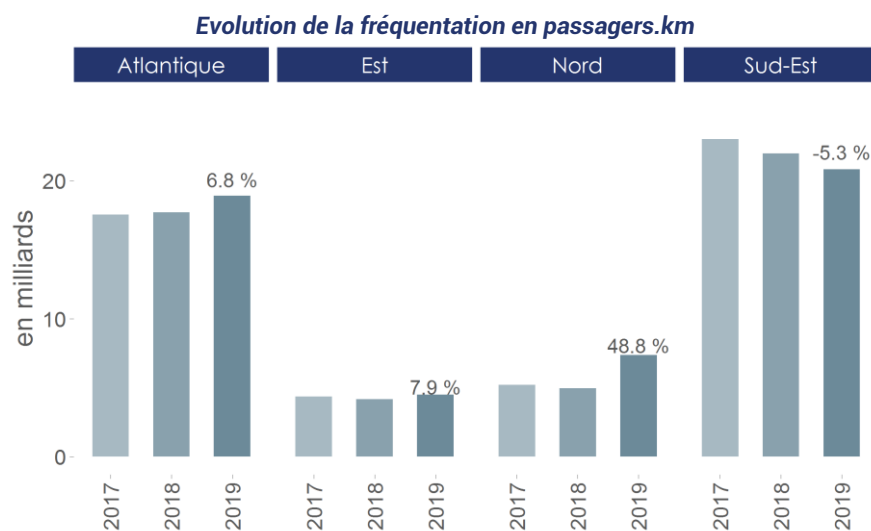


Nota : les trains.km des circulations inter-axes ont ici été pondérés en fonction de la distance kilométrique parcourue sur les différents axes
Source : ART d'après SNCF Réseau

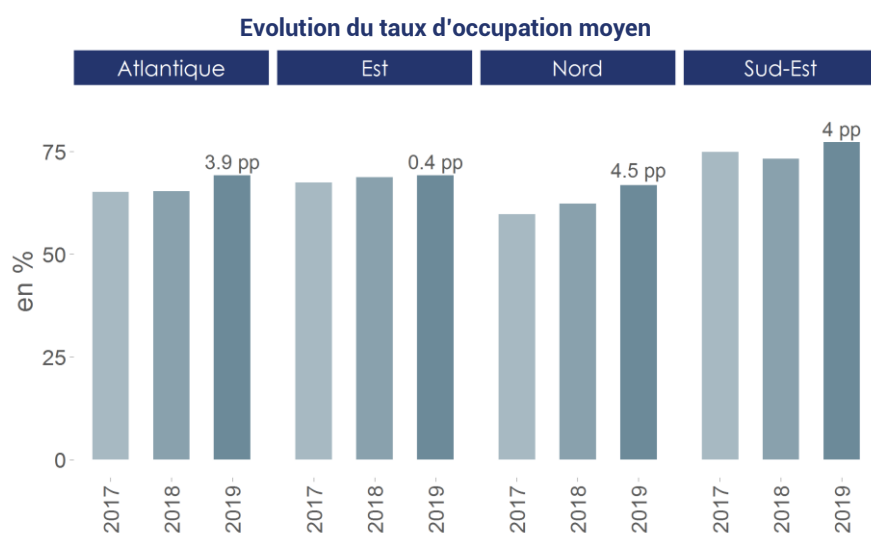
La fréquentation suit la même tendance que celle de l'offre avec une hausse du nombre de passagers.km pour les axes Atlantique (+6,8 %), Est (+7,9 %) et Nord (+48,8 %) mais une baisse de 5,3 % pour l'axe Sud-Est.

La croissance de l'offre étant inférieure à celle de la fréquentation, le taux d'occupation progresse sur l'ensemble des axes. L'évolution est comparable sur les axes Atlantique, Nord et Sud-est qui augmentent respectivement de 3,9 points, 4,5 points et 4 points. L'axe Sud-Est atteint ainsi un taux d'occupation de 77,3 % contre 69,2 % pour l'axe Atlantique, 69,3 % pour l'axe Est et 66,9 % pour l'axe Nord.

Figure 37 – Evolution de la fréquentation et du taux d'occupation des services TAGV domestiques entre 2018 et 2019



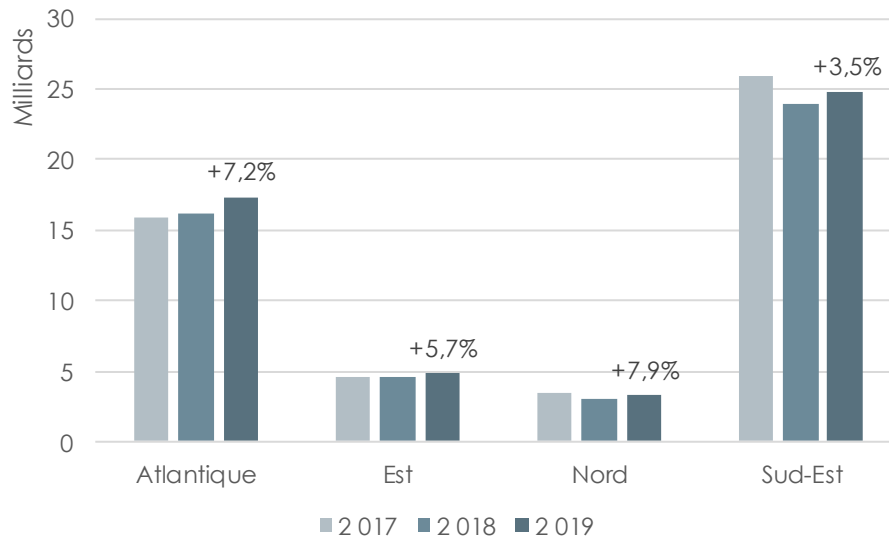
Sources : ART



Sources : ART

De la même façon que l'offre, la répartition de la fréquentation entre axes est affectée par le changement de périmètre des lignes inter-axes entre 2018 et 2019. La [Figure 38](#) présente l'évolution de la fréquentation au prorata des kilomètres parcourus sur les lignes affectées à chaque axe. La fréquentation est ainsi en nette progression pour chacun des axes entre 2018 et 2019 mais reste inférieure à ce qu'elle était en 2017 pour les axes Nord et Sud-Est.

Figure 38 – Evolution de la fréquentation des services TAGV domestiques entre 2018 et 2019 à périmètre kilométrique constant



Sources : ART d'après SNCF Voyageurs et SNCF Réseau

La part des services Ouigo dans l'offre TAGV domestique augmente de manière continue depuis 3 ans. Le service Ouigo représente ainsi près de 11 % des trains.km, 17 % des sièges.km et 19 % des passagers.km en 2019. Cette progression devrait se poursuivre dans les années à venir puisque le groupe SNCF affichait²⁹ pour objectif de la marque Ouigo une part de marché du trafic à grande vitesse de 25 % et 26 millions de voyageurs transportés en 2021 (17,4 millions en 2019).

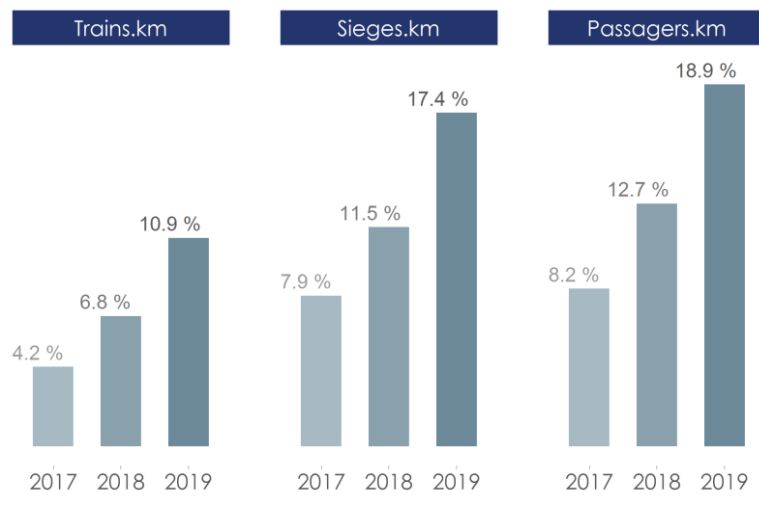
La **Figure 40** compare les services TGV (offre TGV et TGV inOui) et Ouigo. L'offre Ouigo en trains.km progresse de 56,9 % en 2019. La fréquentation augmente dans des proportions comparables avec 57,6 % de passagers.km en plus.

Le service Ouigo se caractérise par une capacité d'emport moyen nettement supérieure aux services TGV et TGV inOui. Ainsi, la capacité d'emport moyen s'établit à 1 127 sièges contre 653 sièges pour les services TGV et TGV inOui.

Signe d'une stratégie globale de remplissage des trains, les taux d'occupation des services Ouigo et TGV sont tous les deux en hausse (respectivement de 2 points et de 2,9 points) alors que la capacité d'emport reste stable pour les TGV et TGV inOui et décroît de 2,1% pour les Ouigo en raison d'un nombre moyen de rames moins important par circulation.

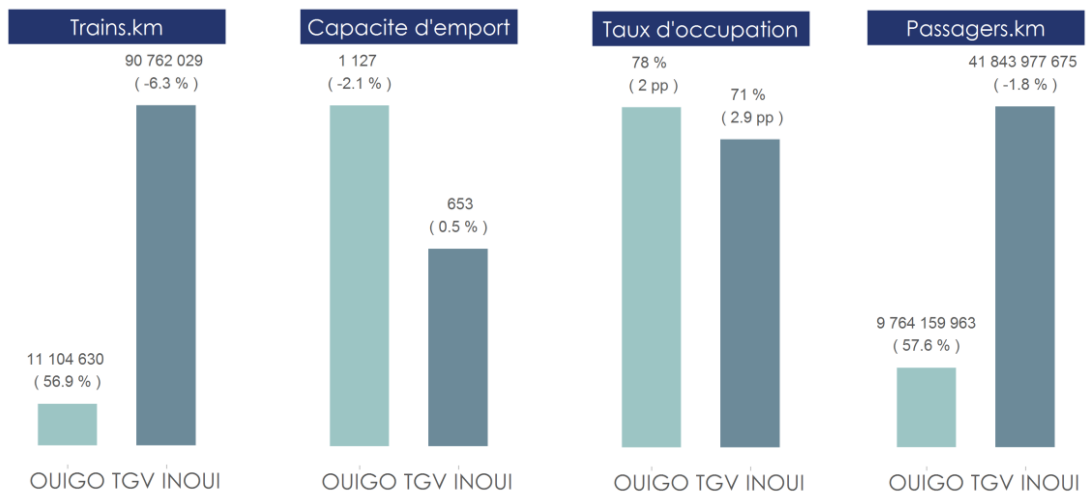
²⁹https://www.sncf.com/sites/default/files/press_release/Dossier%20de%20Presse%20OUIGO_11092018_Conf%C3%A9rence%20de%20presse.pdf

Figure 39 – Evolution de la part du service Ouigo par rapport au service TGV (incluant les services TGV et TGV inOui) en offre et en fréquentation entre 2017 et 2019



Sources : ART

Figure 40 – Différenciation de l'offre et de la fréquentation des services Ouigo et TGV (incluant les services TGV inOui) en 2019



Sources : ART

Encart : Ouverture à la concurrence

La directive 2012/34/UE du 21 novembre 2012, telle que modifiée par la directive (UE) 2016/2370 du 14 décembre 2016, prévoit que les entreprises ferroviaires disposent d'un droit d'accès à l'infrastructure ferroviaire des États membres aux fins de l'exploitation de services de transport ferroviaire de voyageurs. En France, ce droit prend effet à compter de l'horaire de service 2021 débutant le 13 décembre 2020.

Dans ce cadre, les entreprises ferroviaires doivent notifier auprès de l'Autorité leur intention d'exploiter un nouveau service librement organisé de transport ferroviaire de voyageurs 18 mois avant l'horaire de service concerné. L'Autorité est chargée d'examiner si le service est nouveau, de publier cette notification et de la notifier aux autorités organisatrices de transport, au gestionnaire d'infrastructure et aux entreprises ferroviaires de services de transport conventionnés susceptibles d'être affectés par le nouveau service.

Au 31 décembre 2020, l'Autorité a reçu des notifications (date de réception entre parenthèses) de la part des opérateurs suivants :

- THELLO (4 Juin 2019) proposerait des services de TAGV entre Paris-Gare de Lyon et Milan via Lyon Part Dieu à raison de 2 allers / retours quotidiens, dont le démarrage était prévu en juin 2020 sous forme de service international en cabotage dans un premier temps. Du fait de la crise sanitaire, ce démarrage est reporté à juin 2021³⁰.
- THELLO (5 Février 2020) avait proposé des services de trains grandes lignes de jour via lignes classiques entre Marseille et Milan (déjà en service à ce jour) notifiant le rajout de l'arrêt en gare de Menton concernant 4 dessertes sur les 6 pour le service annuel 2020 et la totalité des dessertes pour le service annuel 2021. Ce service sera supprimé à partir du 31/03/2021³¹ et ne dessert plus actuellement la gare de Marseille depuis le 17 mars 2020, les trains étant au départ et à l'arrivée de la gare de Nice Ville depuis la reprise du trafic le 4 juin 2020. Thello, depuis le 17 mars 2020, a définitivement arrêté l'exploitation des trains de nuits entre Paris et Venise³².
- FLIXTRAIN (17 Juin 2019) avait proposé des services de trains grandes lignes de jour via lignes classiques pour le service annuel 2021 :
 - entre Paris-Gare du Nord et Bruxelles-Nord via Saint-Quentin à raison de 7 allers/retours quotidiens,
 - entre Paris-Bercy et Lyon-Perrache via Dijon, Chalons-sur-Saône et Mâcon à raison de 5 allers/retours quotidiens,
 - entre Paris-Austerlitz et Bordeaux-Saint Jean via Orléans-Les Aubrais, Blois, Saint Pierre des Corps, Poitiers et Angoulême à raison de 2 allers/retours quotidiens,

³⁰ <http://transportrail.canalblog.com/tag/Thello> <https://www.leprogres.fr/economie/2020/07/13/renfe-trenitalia-railcoop-les-futurs-projets-ferroviaires-qui-passeront-par-lyon>

³¹ <https://www.varmatin.com/vie-locale/seisme-sur-les-rails-les-thello-sur-la-cote-dazur-et-dans-le-var-cest-fini-580846>

³² https://www.ilgazzettino.it/nordest/venezia/trasporti_thello_treno_soppresso_pariqi-5345744.html
<https://lepetitjournal.com/milan/actualites/thello-supprime-sa-ligne-marseille-milan-289191>

- entre Paris-Bercy et Nice-Ville via Avignon, Arles, Saint-Raphaël, Cannes et Antibes à raison de 1 aller/retour quotidien,
- entre Paris-Bercy et Toulouse via Orléans-Les Aubrais, Vierzon, Châteauroux, Limoges, Brive-La-Gaillarde, Cahors et Montauban à raison de 2 allers/retours quotidiens.

En avril 2020, Flixtrain a décidé de reporter le lancement de son offre de trains en France en invoquant des coûts d'accès aux infrastructures trop onéreux vis-à-vis de leur modèle d'affaires. « Le principal obstacle que nous voyons est le coût des infrastructures en France, comparé à d'autres marchés européens, [...] avec de tels coûts, il ne nous semble tout simplement pas faisable, pour un nouvel entrant, de proposer aux usagers une offre ferroviaire alternative et accessible, comme en Allemagne » où FlixTrain fait déjà circuler des trains, selon M. Lefranc-Morin, directeur général de Flixbus France (dépêche AFP du 14 avril 2020).

- RAILCOOP (25 Juin 2020) proposerait des services de trains grandes lignes de jour sur lignes classiques pour le service annuel 2022 (à partir du 26 juin 2022) :
 - entre Lyon et Bordeaux via Roanne, Vichy, Clermont-Ferrand, Issoire, Neussargues, Aurillac, Bretenoux, Brive-la-Gaillarde, Périgueux et Libourne à raison de 1 aller/retour quotidien,
 - entre Lyon et Thionville via Mâcon, Chalon sur Saône, Beaune, Dijon, Culmont-Chalindrey, Neufchâteau, Toul, Nancy et Metz à raison de 1 aller/retour quotidien,
 - entre Toulouse et Rennes via Montauban, Cahors, Brive-La-Gaillarde, Limoges, Poitiers, Futuroscope, Châtelleraut, Tours, Le Mans et Laval à raison de 2 allers/retours quotidiens,
 - entre Lyon et Bordeaux via Roanne, Saint Germain des Fossés, Gannat, Montluçon, Guéret, Saint Sulpice, Limoges, Périgueux et Libourne à raison de 3 allers/retours quotidiens.

Railcoop envisage aussi des services de fret ferroviaire³³.

- RENFE (1er juillet 2020) proposerait des services TAGV entre Lyon et Marseille, à raison de cinq allers-retours quotidiens pour le service annuel 2022.

Enfin, la crise sanitaire devrait entraîner le report de plusieurs des services qui avaient initialement prévu une ouverture en 2021. Cette dernière aura également fragilisé plusieurs services internationaux existants comme les services de Thello sur lignes classiques qui s'arrêteront prochainement, les services d'Eurostar fortement affectés par les diverses mesures prises par les différents Etats ou encore Thalys. D'autres arguments sont aussi avancés par les opérateurs comme des difficultés techniques ou un coût d'accès trop important au réseau ferré national.

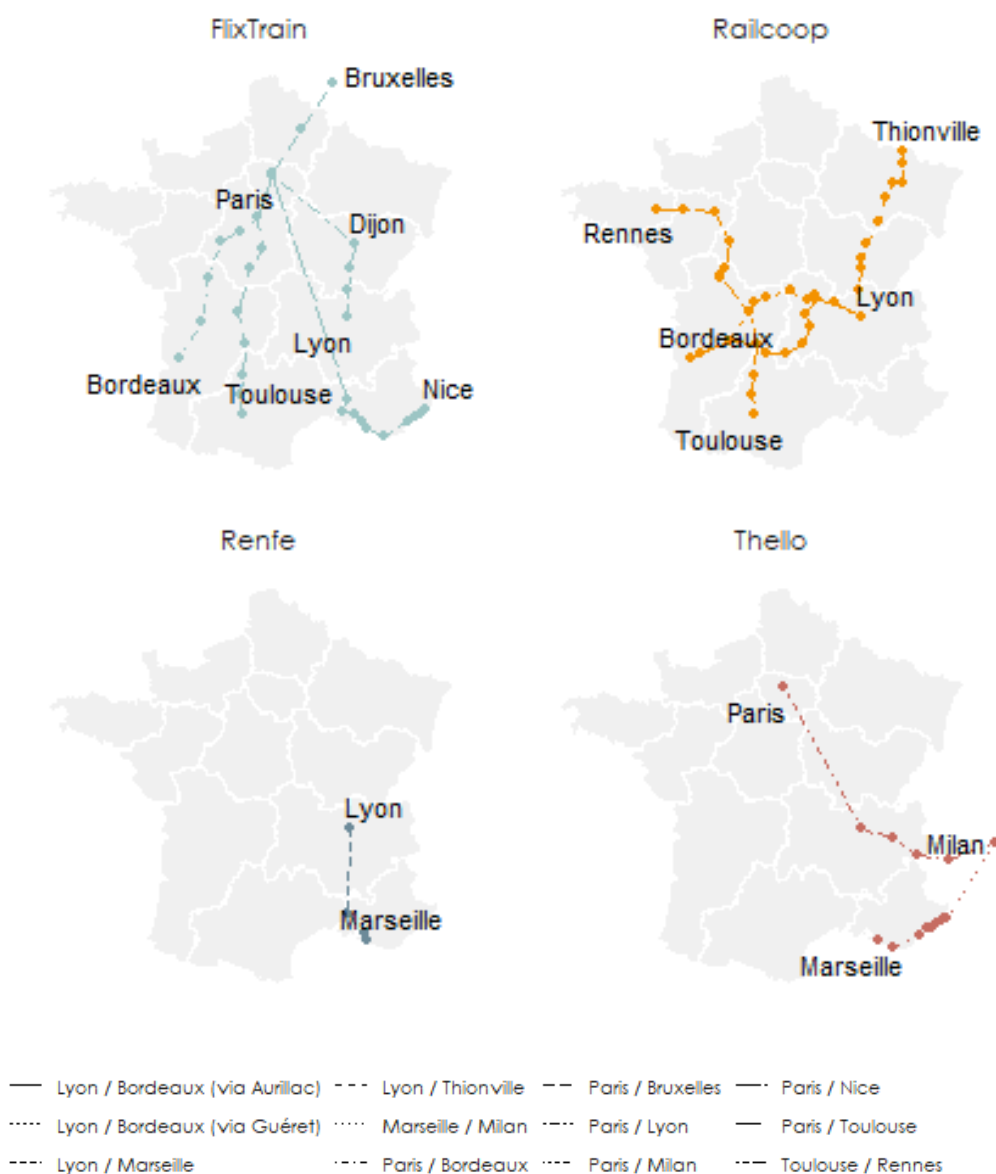
Concernant les appels d'offres sur les lignes de Trains d'équilibre du territoire Nantes-Lyon et Bordeaux-Nantes, les concurrents potentiels de SNCF Voyageurs ont renoncé à présenter une

³³ <https://www.railcoop.fr/wp-content/uploads/2020/08/dossier-de-presse-railcoop-1.pdf>

offre, celle-ci est donc seule à y avoir répondu³⁴. Par conséquent, en décembre 2020, l'Etat a décidé de déclarer sans suite ces appels d'offres³⁵.

Dernièrement la France, l'Allemagne, la Suisse et l'Autriche ont annoncé une relance publique européenne des trains de nuits transfrontaliers, dont les premiers trains pourraient circuler fin 2021, comme le Paris-Vienne³⁶. Cependant, il est à noter que ce projet de relance s'est fait sans consultation des acteurs privés européens.

Figure 41 – Carte des notifications de services ferroviaires librement organisés



³⁴ <https://france3-regions.francetvinfo.fr/pays-de-la-loire/loire-atlantique/nantes/trains-intercites-nantes-lyon-bordeaux-devraient-rester-sncf-1901296.html>

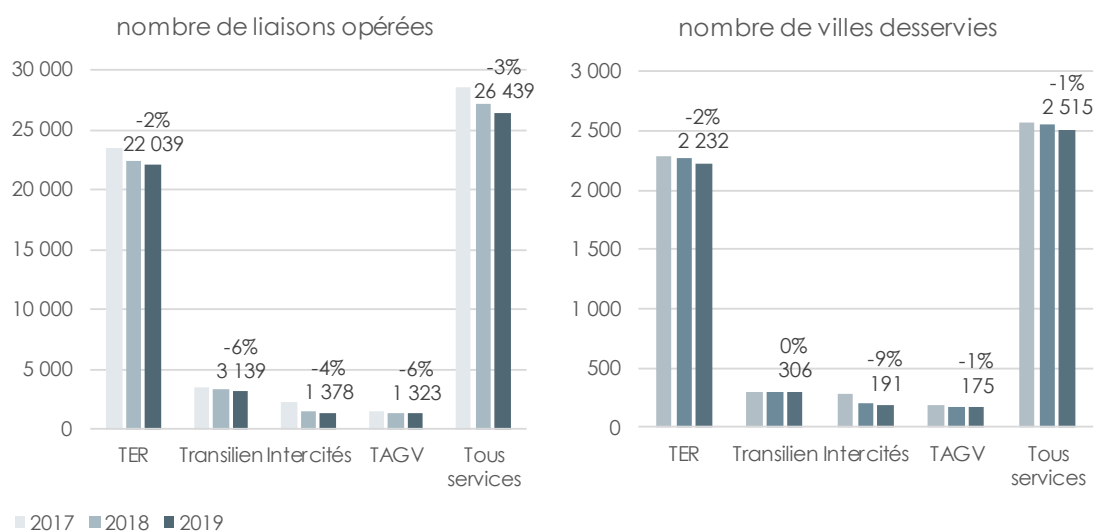
³⁵ <https://www.ecologie.gouv.fr/trains-dequilibre-du-territoire-tet#e4>

³⁶ [Relance des trains de nuit : les opérateurs privés sont furieux d'avoir été mis à l'écart \(lemonde.fr\)](https://www.lemonde.fr)

3.4. 87 % des gares ferroviaires n'accueillent que des services TER, avec cependant une forte concentration de la fréquentation

26 439 liaisons³⁷ ferroviaires domestiques³⁸ directes ont été opérées en 2019, en recul de 2,6 % par rapport à l'année 2018. Cette baisse est la conséquence d'une diminution du nombre de liaisons opérées par chacun des services pour la deuxième année consécutive (*Figure 42*). **Les services Transilien sont ceux ayant vu le plus fort recul du nombre de liaisons en 2019.** Cette évolution est le fruit d'une restriction des circulations omnibus sur des lignes comportant de nombreux arrêts mais le nombre de villes desservies est resté constant depuis 2017. La baisse de 6 % des liaisons pour les services TAGV est due à l'arrêt de lignes longue distance directe comme celle entre la région Grand-Est et la région PACA (ligne Lorraine-Lyon-Marseille).

Figure 42 – Evolution 2017/2019 du nombre de liaisons domestiques directes opérées et du nombre de villes desservies par service



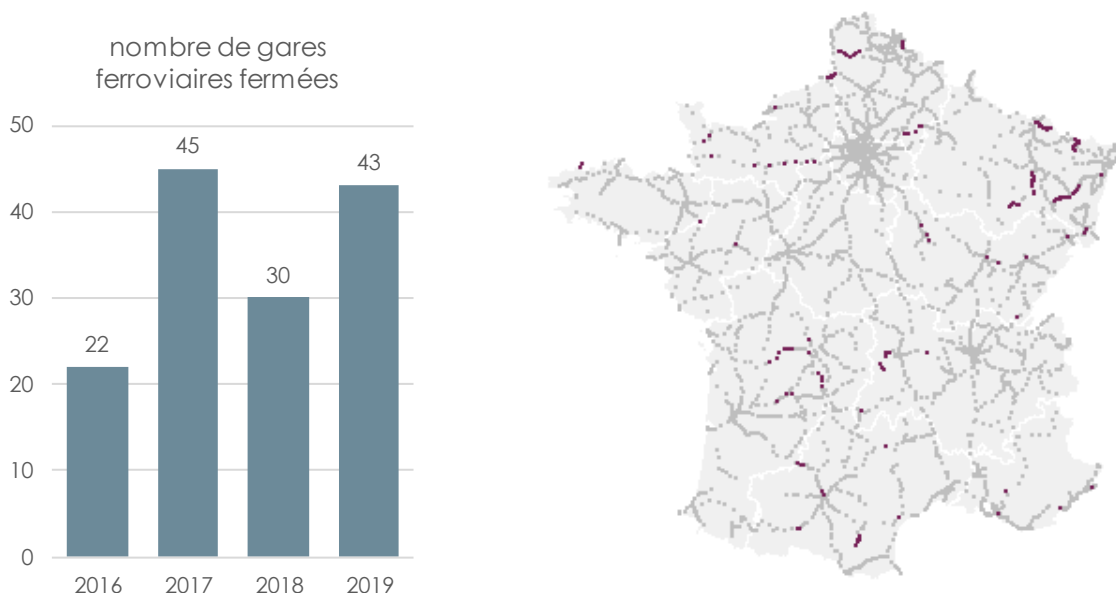
Sources : ART

Le nombre de liaisons et de villes desservies par les services TER continue de reculer en 2019 (-2 %) du fait de la fermeture de 43 gares par rapport à 2018. Depuis 2015, 140 gares ont été fermées au trafic ferroviaire régulier de voyageurs. Elles étaient toutes fréquentées uniquement par des services TER avant leur fermeture et accueillait moins de 4 circulations quotidiennes en moyenne durant la dernière année d'ouverture. 23 gares ont été ouvertes (ou rouvertes) sur la même période soit une baisse de 117 gares régulièrement desservies en 2019 par rapport à 2015.

³⁷ Une liaison est un trajet réalisable sans correspondance entre deux gares.

³⁸ Y compris les liaisons de cabotage, opérées dans le cadre de lignes internationales.

Figure 43 – Depuis 2015, 140 gares de voyageurs ont été fermées au trafic ferroviaire régulier



Sources : ART

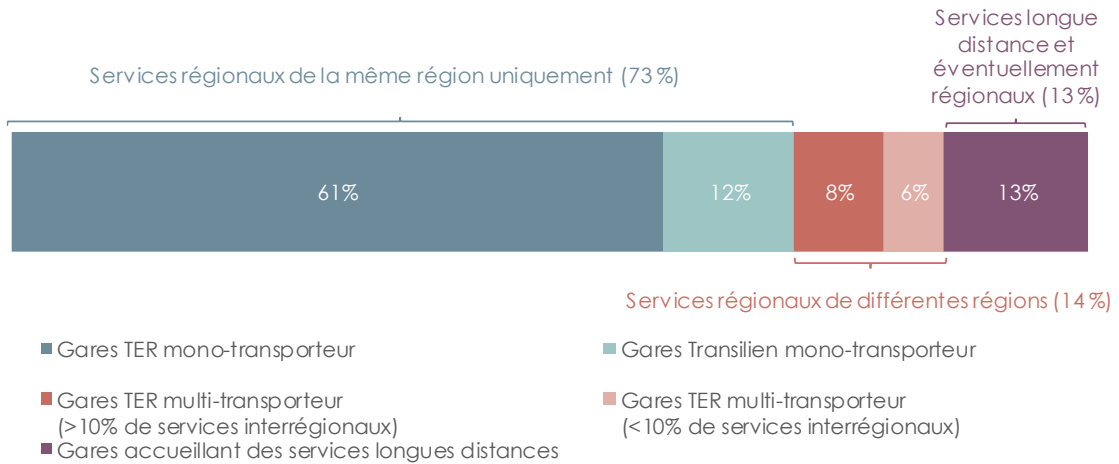
Nota : une gare est considérée fermée au trafic ferroviaire de voyageurs l'année N si elle a accueilli au moins 50 circulations l'année N-1 et moins de 50 circulations les années N et suivantes (y compris fermeture pour travaux)

La très grande majorité des gares (87 %) sont des gares accueillant uniquement des services régionaux

Les services TER et Transilien couvrent la quasi-totalité des gares à l'exception de dix gares « TGV ». Sur l'ensemble des gares desservies en 2019, seules 13 % accueillent des services longues distances (TAGV ou Intercités). Ainsi, 87 % des gares accueillent uniquement des services régionaux (TER ou Transilien) et 73 % sont « mono-transporteur³⁹ », c'est-à-dire qu'elles accueillent uniquement des services régionaux conventionnés par la région dans laquelle se situe la gare.

³⁹ Analyse statistique sur les gares disposant de services opérés exclusivement par une seule convention TER - définition n'intégrant donc pas l'ensemble des critères utilisés dans le cadre de l'Avis n° 2020-064 de l'Autorité du 8 octobre 2020 portant sur le projet de décret relatif à la gestion et à l'exploitation des gares de voyageurs principalement utilisées par les services publics de transports ferroviaire de voyageurs.

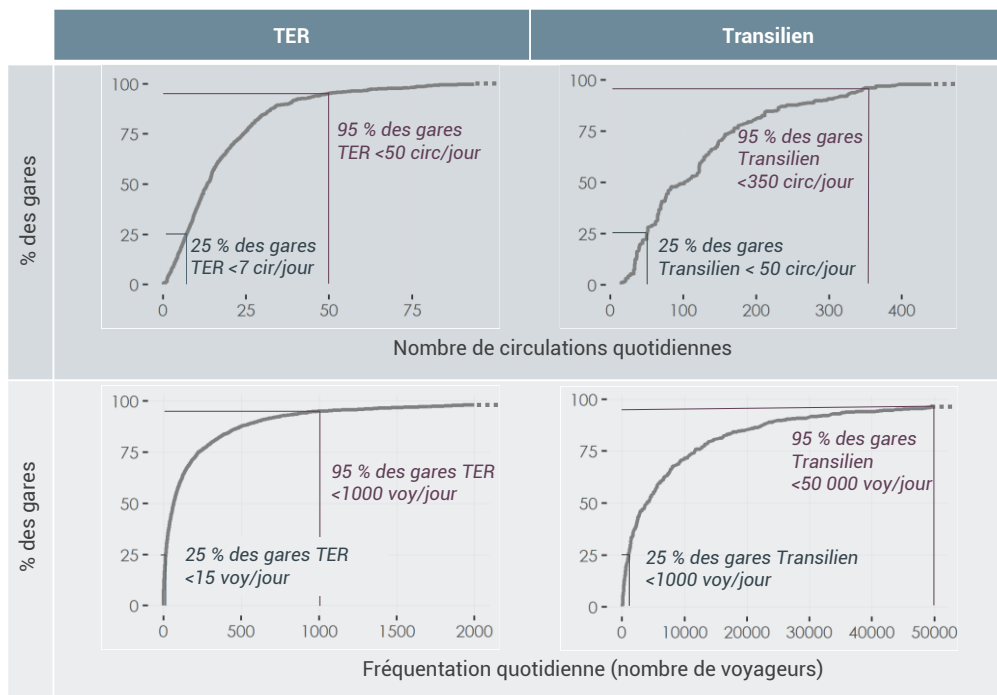
Figure 44 – Répartition des gares par services accueillis



Sources : ART

Si la très grande majorité des gares sont des gares régionales n'accueillant qu'un seul type de services (dites ci-après exclusives), celles-ci ne représentent pas un ensemble homogène puisqu'il existe une grande disparité quant aux niveaux de desserte et fréquentation. En ce sens, les gares Transilien s'opposent nettement aux gares régionales TER. **Si 25 % des gares Transilien accueillent moins de 50 circulations et 1 000 voyageurs par jour, 95 % des gares exclusives TER sont en dessous de ces seuils.** Un nombre important de gares exclusives TER se distingue par une faible fréquentation puisque plus de **500 gares (25 %) accueillent moins de 7 circulations et 15 voyageurs par jour.**

Figure 45 – Distribution des gares exclusives TER et Transilien selon le nombre de circulations et la fréquentation par jour



Source : ART d'après SNCF Réseau et SNCF Gares&Connexions

4. QUALITE DE SERVICE DU TRANSPORT FERROVIAIRE DE VOYAGEURS

L'Autorité de régulation des transports assure le suivi d'indicateurs pouvant caractériser la qualité du service de transport ferroviaire de voyageurs, la ponctualité (trains/passagers en retard), la régularité des services (suppressions de trains) et les causes associées. Le lecteur peut aussi trouver des analyses complémentaires et pour tous les modes collectifs dans les bilans et indicateurs publiés par l'AQST⁴⁰.

Les indicateurs de régularité permettent de suivre le nombre de trains supprimés, alors qu'ils auraient dû théoriquement circuler et qu'un sillon avait été réservé dans le plan de transport à cette fin. On classe les trains supprimés en deux catégories selon que la décision de suppression ait été prise avant ou après un seuil lié à l'adoption du plan de transport définitif qui est réalisé quotidiennement à 17h la veille du départ⁴¹:

- si le train est supprimé avant ce seuil, le train est considéré comme « déprogrammé » ;
 - si le train est supprimé après ce seuil, le train est considéré comme « annulé ».
- L'Autorité parle également « d'annulation de dernière minute » pour plus de clarté.

Les indicateurs de ponctualité permettent de suivre le nombre de trains et le nombre de passagers qui arrivent en retard à leur destination par rapport à l'horaire théorique. L'Autorité présente à la fois le suivi des retards, qui rend compte de la performance du service, et le suivi des indemnités des passagers, qui relève d'une politique commerciale de l'entreprise ferroviaire si elle souhaite aller au-delà des dispositions minimales définies par la réglementation européenne⁴² sur le respect des droits des passagers.

Cette partie concerne les TAGV domestiques (Ouigo et inOui), les trains internationaux (TGV internationaux, TAGV Thalys et Eurostar, trains Thello), les trains Intercités, les services TER (hors tram-trains) et les services Transilien (hors tram-trains, hors RER sur le réseau RATP).

4.1. L'offre ferroviaire 2019 est affectée de manière comparable à 2018 par les mouvements sociaux

Le taux de circulations effectives chute au 4^e trimestre 2019.

Les mouvements sociaux ont engendré un volume important de déprogrammations au 4^e trimestre 2019, et un taux de retard (présenté dans l'ensemble de cette partie au terminus des circulations et au seuil de 5 minutes et 0 seconde) supérieur à la moyenne annuelle. **Sur le reste de l'année, les taux de ponctualité sont supérieurs à ceux de 2018, retrouvant un niveau comparable à ceux de 2017.**

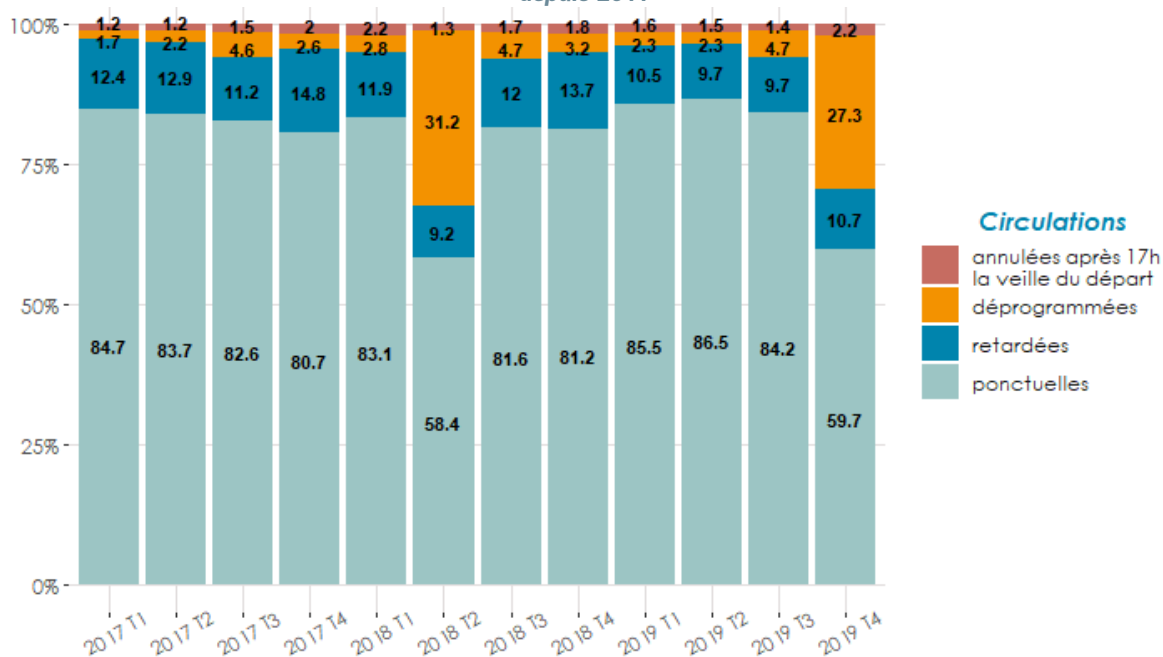
⁴⁰ L'Autorité de la qualité de service dans les transports (AQST) est un service du CGEDD. Elle publie des informations sur la ponctualité et la régularité des services selon les définitions convenues avec SNCF Voyageurs, et publie également des informations relatives à la qualité de service dans le secteur aérien.

⁴¹ Chaque jour, l'ensemble des circulations de trains prévues sur le réseau ferroviaire fait l'objet d'une validation finale la veille à 16h.

⁴² La réglementation actuellement en vigueur (Règlement CE 1371/2007) est en cours de refonte. Une version plus protectrice des passagers ferroviaires a été votée par le Parlement Européen le 15 novembre 2018. L'Autorité suit de près ces évolutions positives pour le secteur ferroviaire et a publié sur le sujet une étude thématique début décembre 2018 :

https://www.autorite-transport.fr/wp-content/uploads/2018/12/le_suivi_de_la_qualite_de_service_et_des_droits_des_passagers_dans_le_transport_ferroviaire_de_voyageurs_en_europe_et_en_france_novembre_2018.pdf

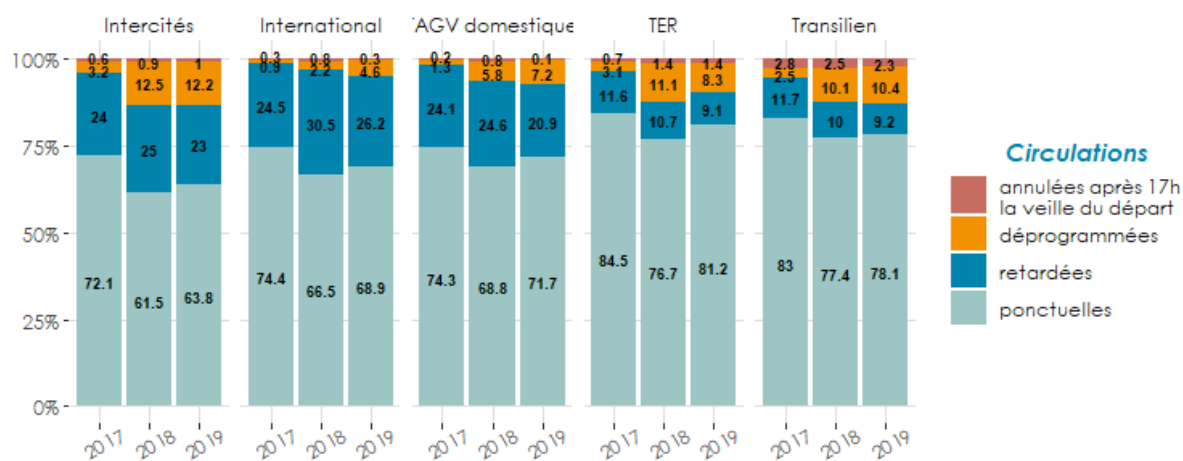
Figure 46 – Taux d'annulation de dernière minute, déprogrammation, retards et ponctualité par trimestre, depuis 2017



Source : ART d'après SNCF Réseau et les entreprises ferroviaires.

En 2019, le taux de réalisation (taux de trains ayant réellement circulé par rapport aux trains programmés) des circulations voyageurs reste inférieur à 2017 en raison des mouvements sociaux de la fin 2019. Ce taux est supérieur à celui de 2018 pour les trains TER et Intercités, mais inférieur pour les TAGV domestiques, les Transiliens et les trains internationaux.

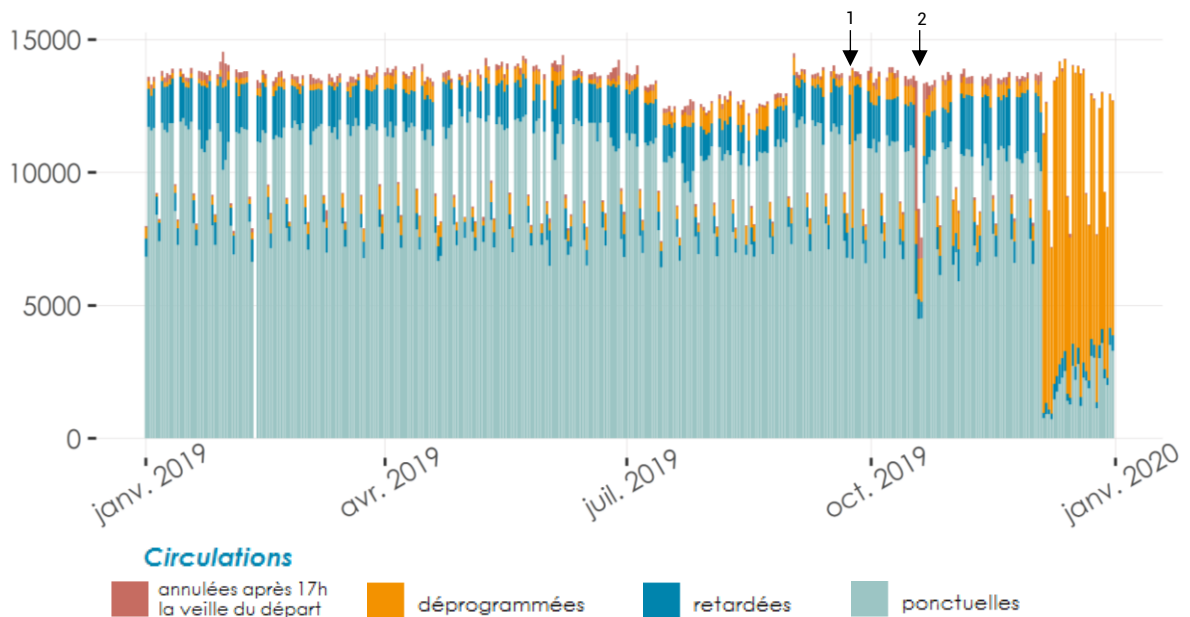
Figure 47 – Taux d'annulation de dernière minute, déprogrammations, retards et ponctualité par activité et par an



Source : ART d'après SNCF Réseau et les entreprises ferroviaires.

Les mouvements sociaux ont pu impacter jusqu'à 75 % de circulations ferroviaires de transport de passagers, entraînant de fortes déprogrammations dans le courant du mois de décembre. On peut également noter une grève nationale SNCF le 24 septembre 2019¹ et un mouvement social sans préavis à la suite d'un accident TER dans les Ardennes entre le 18 et le 21 octobre 2019², qui ont également conduit à de fortes baisses ponctuelles de l'offre ferroviaire effective.

Figure 48 – Evolution quotidienne du taux de réalisation de l'offre programmée 2019

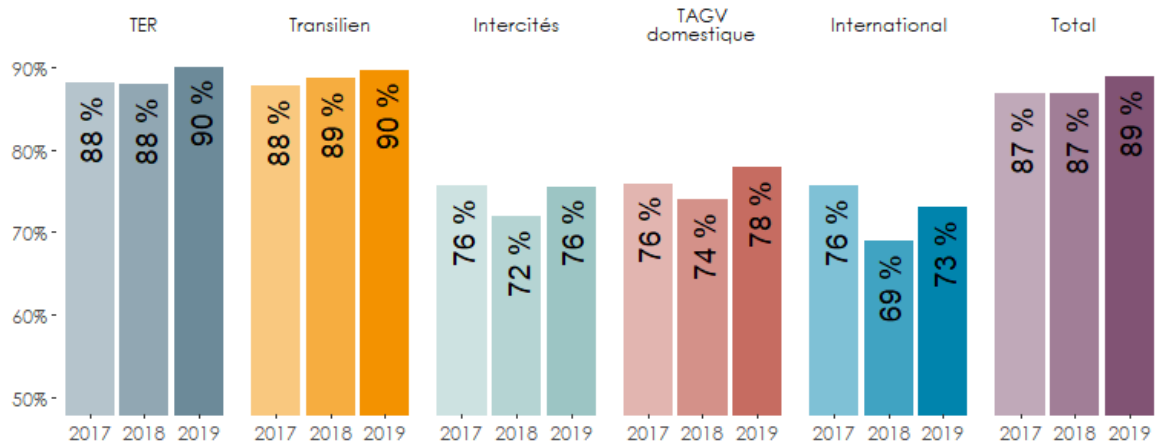


Source : ART d'après SNCF Réseau et les entreprises ferroviaires.

4.2. La ponctualité des services ferroviaires s'améliore pour l'ensemble des services

Le taux de ponctualité (établi ici au terminus, au seuil de 5 minutes) **progressé de façon notable pour tous les services** et gagne 2 points de pourcentage pour les services TER, 1 point pour l'activité Transilien, 4 points pour l'activité Intercités, pour les trains internationaux et pour les TAGV domestiques.

Figure 49 – Taux de ponctualité de 2017 à 2019 par type de service⁴³



Source : ART d'après SNCF Réseau

Note de lecture : 90 % des trains TER ayant effectivement circulé sont arrivés au terminus avec moins de 5 minutes de retard en 2019

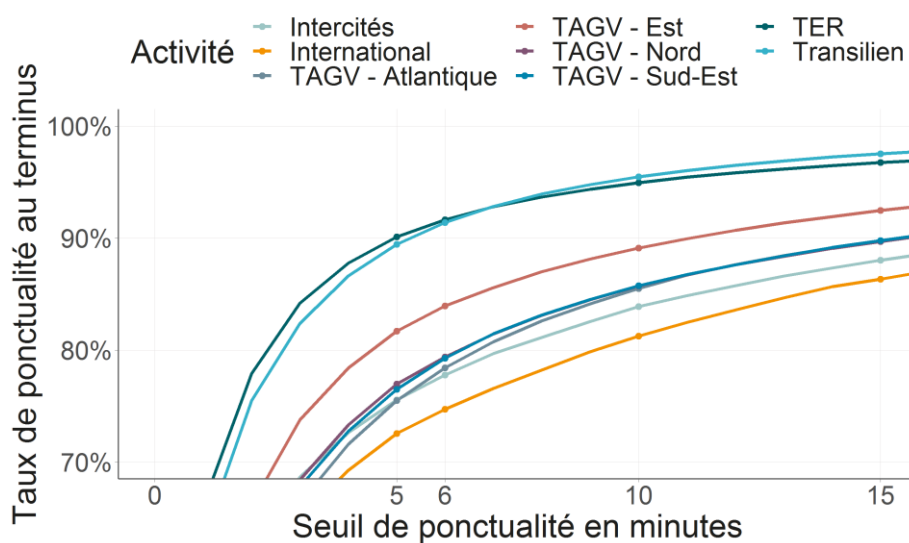
⁴³ Services TER et Transilien hors tram-trains

9 % des TAGV domestiques arrivent au terminus avec un retard de plus de 15 minutes.

Le taux de ponctualité varie selon le seuil retenu. Ainsi, 9 % des TAGV domestiques, 12 % des trains Intercités et moins de 5 % des TER arrivent à leur terminus avec un retard de plus de 15 minutes.

Au seuil de 5 minutes, entre 24 % et 25 % des TAGV sont en retard sur les trois axes Atlantique, Sud-Est et Nord, contre seulement 18 % pour l'axe Est. Cet écart a tendance à se resserrer au seuil de 30 minutes (respectivement 5 % et 4 %).

Figure 50 – Taux de ponctualité 2019 suivant le seuil de retard considéré



Source : ART d'après SNCF Réseau

4.3. Minutes perdues par les passagers pour causes de retards – indemnités

Partie prochainement mise à jour.

5. RESULTATS ECONOMIQUES 2019 DU TRANSPORT DE VOYAGEURS

Avertissement

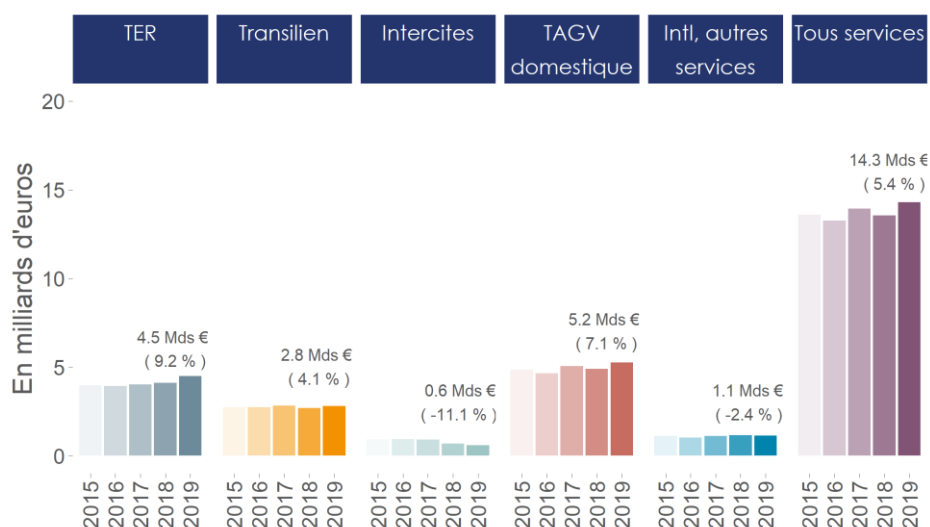
Les informations relatives aux revenus des entreprises ferroviaires visent à être représentatives de l'ensemble des recettes directes issues des activités de trafic ferroviaire voyageurs sur le périmètre géographique du réseau ferré national. Sur l'activité des services internationaux, une affectation des recettes sur la partie sur RFN des parcours ferroviaires a été effectuée pour s'ajuster au mieux à ce périmètre, dans la limite des informations communiquées à l'Autorité sur les trafics internationaux. Une partie des recettes issues de l'activité des partenariats et filiales de SNCF Voyageurs (services Lyria, services DB-SNCF en coopération, Renfe-SNCF en Coopération notamment) n'ont cependant pas pu bénéficier de cette affectation et peuvent donc intégrer des recettes associées à des fins de parcours hors RFN. L'analyse comparée de ce niveau de recettes et de la fréquentation ferroviaire associée exprimée en voyageurs.km sur parcours strictement sur RFN doit donc être effectuée avec précaution.

5.1. Des revenus en hausse pour les services conventionnés et commerciaux, hors services internationaux

Les revenus (entendus dans cette partie comme les recettes commerciales directes issues du trafic des entreprises ferroviaires sur le RFN et les concours publics comprenant les subventions d'exploitation perçues dans le cadre des conventions ainsi que les compensations tarifaires) des entreprises ferroviaires augmentent de 5,4 % en 2019 et s'élèvent à **14,3 milliards** d'euros, soit le niveau le plus élevé enregistré depuis 2015. Les services TER et TAGV domestiques affichent les plus fortes hausses. Les revenus des services Transilien sont eux aussi en progression et retrouvent leur niveau de 2017.

Figure 51 – Montant des revenus par service et évolution par rapport à 2018

14,3 milliards d'euros de revenus (en hausse de 5,4 %)



Sources : ART

nota : seuls les trains Transilien et RER SNCF sont pris en compte pour Transilien

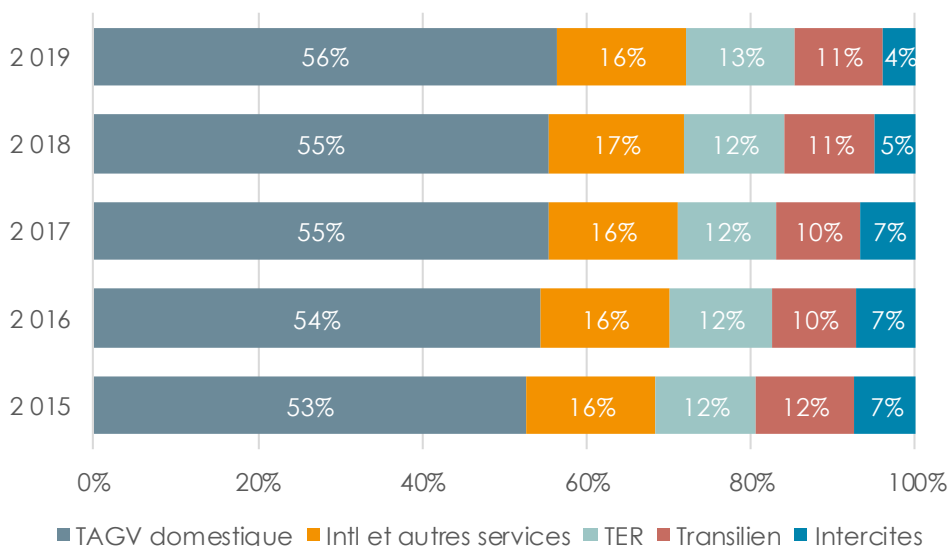
Les concours publics⁴⁴ perçus par les entreprises ferroviaires au titre de l'exploitation des services conventionnés et des compensations tarifaires (tarifs sociaux, militaires, etc.) s'élèvent à **5,53 milliards d'euros**, décomposés de la manière suivante :

- 3,34 milliards d'euros pour les TER (soit 74 % des revenus totaux TER) ;
- 1,87 milliard d'euros pour Transilien (67 % des revenus de l'activité Transilien) ;
- 195 millions d'euros pour les trains Intercités (32 % des revenus totaux Intercités) ;
- 119 millions d'euros (uniquement des compensations tarifaires) pour les activités TAGV domestiques (soit 2,2 % des revenus) ;
- 5,78 millions d'euros (uniquement des compensations tarifaires) pour les services internationaux et autres trains grandes lignes non conventionnés (soit 0,5 % des revenus).

Les recettes commerciales directes⁴⁵, issues des ventes de titres de transport et d'abonnements, avoisinent les **8,75 milliards d'euros** en 2019, et représentent 61,3 % des revenus perçus par les entreprises ferroviaires de voyageurs sur le RFN.

Depuis 2015, le poids des services commerciaux (TAGV domestiques, internationaux et autres services) dans les recettes commerciales sur le RFN a progressé de 4 points pour atteindre 72 % en 2019 soit 6,3 milliards d'euros. Les recettes commerciales des services conventionnés régionaux représentent 24 % des recettes commerciales totales en 2019. Le transfert des lignes Intercités aux régions n'a pas pleinement bénéficié aux services TER puisque la part des services TER n'augmentent que d'un point alors celles des services Intercités a baissé de 3 points dans l'intervalle. L'évolution par services des recettes commerciales directes est présentée en Annexe 2.1.

Figure 52 – Répartition des recettes commerciales sur le RFN, par type de service



Sources : ART

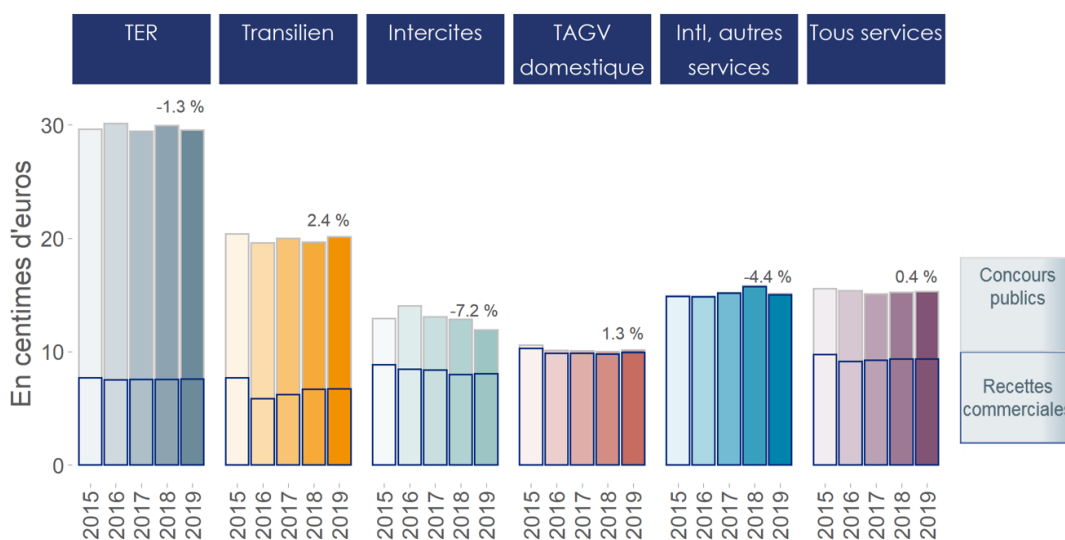
⁴⁴ Compensations tarifaires (tous services) et contributions forfaitaires d'équilibre (services conventionnés) déclarés par les entreprises ferroviaires, hors subventions d'investissement pour le matériel roulant ou les centres de maintenance.

⁴⁵ Recettes issues de la vente de titres de transport et d'abonnements, hors contributions publiques et compensations tarifaires.

5.2. Une hausse des revenus tirée par la croissance de la fréquentation et des taux d'occupation, et non par l'évolution de la recette moyenne

Les revenus par passager.km varient peu sur l'ensemble des services en 2019 (Figure 53). La progression observée dans le niveau des revenus repose essentiellement sur l'augmentation de la fréquentation. La recette commerciale par passager.km pour l'ensemble des services est elle aussi stable en 2019 (9,4 centimes d'euros en hausse de 0,2 % par rapport à 2018). Sur cinq ans, on constate une forte stabilité (tant sur les recettes commerciales que sur les concours publics) en particulier pour les services TER et pour les services TAGV. La baisse des revenus enregistrée pour les services internationaux et autres services en dépit d'une croissance de la fréquentation s'explique ainsi avec un recul de 4,4 % de la recette par passager.km. Enfin, le dézouage du Pass Navigo en 2016 (ayant ainsi conduit à une chute des recettes commerciales) est particulièrement sensible sur le niveau moyen de recette commerciale par passager.km, en partie compensé par les montants de concours publics par passager.km depuis 2016.

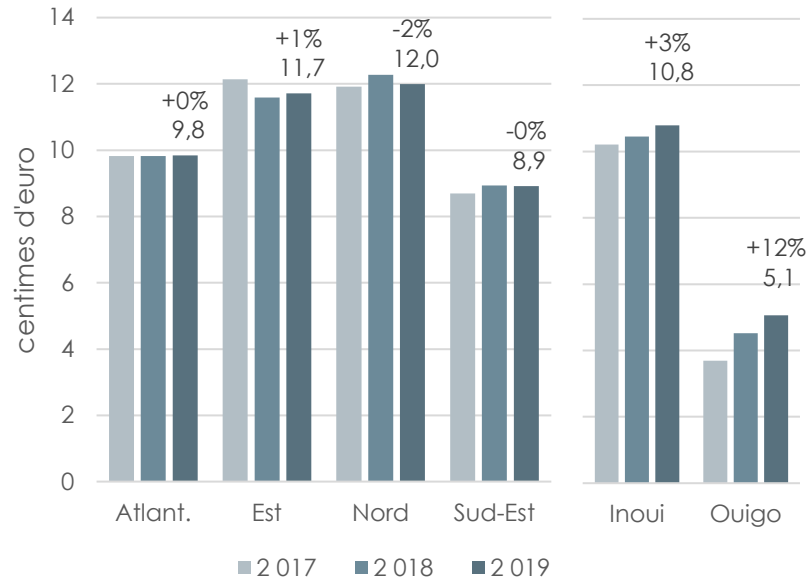
Figure 53 – Décomposition des revenus par passager.km, et évolutions par rapport à 2018



Sources : ART

La recette commerciale moyenne par passager.km des services domestiques à grande vitesse augmente de 1,2 % en 2019 (les revenus par passager.km de l'activité, qui intègrent les compensations tarifaires versées pour l'activité TAGV domestique ont eux augmenté de 1,3 %). La Figure 54 présente l'évolution du montant de recette moyenne par passager.km par axe et par marque. Malgré une forte progression de la part des services Ouigo dans la fréquentation, la recette moyenne par passager.km reste stable pour les axes Atlantique et Sud-Est et en hausse sur l'axe Est, sous les effets d'une augmentation de la recette moyenne de 4 % pour les services inOui et de 12 % pour les services Ouigo.

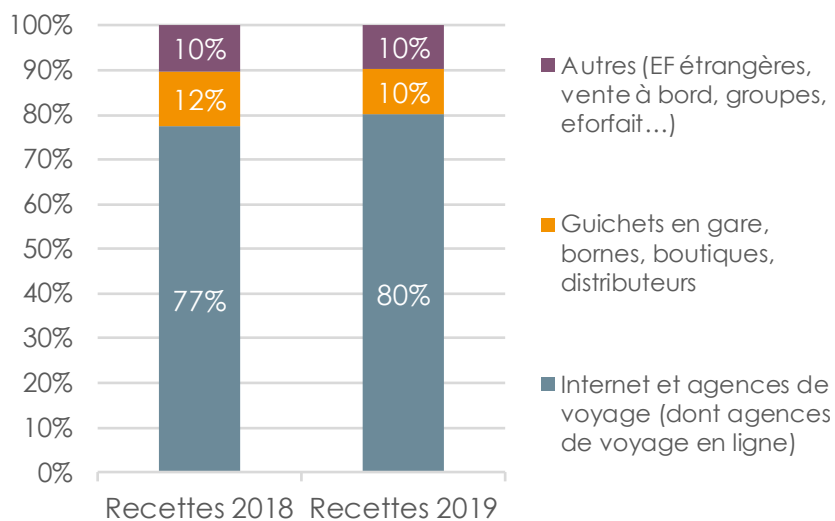
Figure 54 – Recette par passager.km par axe et par marque en centimes d'euros pour les services domestiques commerciaux et évolution par rapport à 2018



Sources : ART

La Figure 55 montre la répartition des recettes de l'activité TAGV domestique suivant le canal de distribution pour les années 2018 et 2019. Les ventes issues des canaux internet et des agences de voyage (physiques et en ligne) représentent une part prépondérante avec 80 % des recettes. Les points de ventes physiques (guichets en gares, boutiques ou autres) ne génèrent que 10 % des recettes en 2019. Cette part est en baisse par rapport à 2018 et profite aux modes d'achat en ligne.

Figure 55 – Distribution des recettes 2018 et 2019 de l'activité TAGV domestique par canal de distribution



Sources : ART d'après SNCF Voyageurs

Précision méthodologique

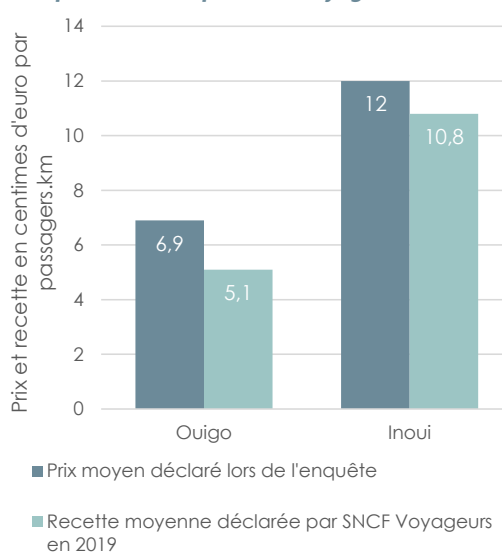
La recette par passager.km permet d'approximer les recettes perçues par les entreprises ferroviaires. Elle ne traduit néanmoins pas le prix des billets payés par les voyageurs. En effet, cette recette kilométrique est une résultante de l'ensemble des revenus commerciaux provenant de la vente de billets mais également d'abonnements dont les prix varient très fortement. De plus, les données de fréquentation intègrent les passagers bénéficiant de tarifs sociaux et de la gratuité des services ferroviaires. A titre d'exemple, en 2018, les passagers bénéficiant de la gratuité représentent près de 5,4 % des passagers.km ayant emprunté un TAGV domestique en 2018 et 3,3 % des passagers.km ayant emprunté un TER ou un Intercités.

Le niveau de recette observé par passager.km pour les services InOui et Ouigo apparaît inférieur (*Figure 42*) aux niveaux de prix déclarés dans l'enquête 2019/2020 menée par l'ART auprès des voyageurs à grande vitesse⁴⁶.

Cette différence illustre d'une part des spécificités de panels, aléatoires mais restreints, d'enquêtés et répondants pouvant être sondés au travers d'une enquête internet, amenant à des représentativités plus fortes de certaines catégories d'usagers et de leurs trajets déclarés.

Le montant de recette globale par passager.km observé via l'enquête ART 2019/2020 n'est basé que sur des ventes effectuées sur certains canaux internet (non inclusion d'agences de voyages sur internet notamment), tandis que la collecte régulière ART inclut ainsi l'ensemble des canaux de vente ainsi que les niveaux de fréquentation des billets intégrant des politiques d'offres tarifaires spécifiques (tarifs de groupe, ayant-droits, etc. – voir encart tarifications spéciales dans le Bilan ferroviaire 2018 de l'ART)).

Figure 56 – Comparaison des niveaux de recette moyenne et des prix déclarés par le panel de répondants à l'enquête 2019 auprès des voyageurs en trains à grande vitesse



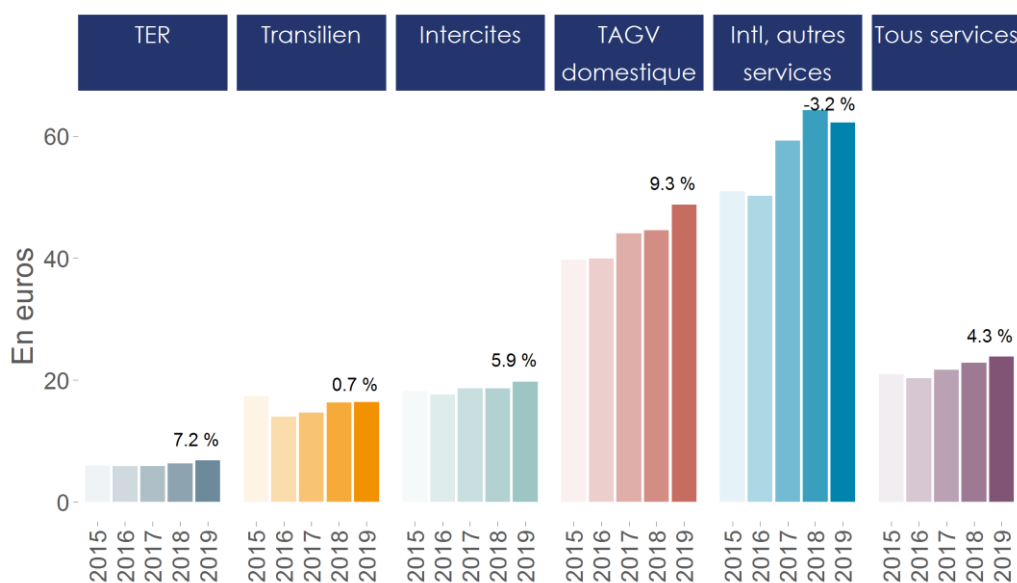
Sources : ART, via collecte régulière de données et enquête 2020 auprès des usagers TGV

⁴⁶ <https://www.autorite-transport.fr/wp-content/uploads/2020/07/enquete-tagv-2019.pdf>

La recette commerciale par train.km progresse de 4,3 % pour l'ensemble des services. La hausse est particulièrement forte pour les services TER (+7,2 %) et pour les TAGV domestiques (+9,3 %) en raison notamment de la hausse de la capacité d'emport et du taux d'occupation.

Figure 57 – recette commerciale par train.km et évolution par rapport à 2018

23,8 euros (en hausse de 4,3 %)



Sources : ART

5.3. Les redevances payées par les entreprises ferroviaires augmentent de 2,7 % en 2019

Les entreprises ferroviaires ont acquitté en 2019, 4,5 milliards d'euros hors taxes de péages auprès des gestionnaires d'infrastructure (SNCF Réseau et LISEA) et du gestionnaire des gares (SNCF Gares & Connexions), hors redevances d'accès aux autres installations de services. Ce montant représente environ 31 % de leurs revenus totaux (constitués des recettes commerciales et des contributions publiques), soit 1 point de moins qu'en 2018 grâce notamment à une recette par train.km en hausse.

Pour les activités conventionnées, le poids des péages (réseau et gares) représente 27 % du revenu des EF. Ces péages représentent 2,1 milliards d'euros dont 28 % pour l'accès aux gares. Alors que les péages payés pour l'accès aux gares sont quasiment stables, les péages payés par les EF pour l'utilisation du réseau ont fortement augmenté de 6,9 % par rapport à 2018. En outre, l'Etat et IDFM ont payé un montant similaire à SNCF Réseau, soit 2 milliards d'euros (en hausse de 1,9 % par rapport à 2018), au titre de la redevance d'accès.

En ce qui concerne les activités commerciales, le montant des péages acquittés en 2019 par SNCF Voyageurs pour l'activité TAGV domestique s'élevait à 2 milliards d'euros (en hausse de 2,3 % par rapport à 2018), soit 38 % des revenus perçus (-1 pp par rapport à 2018). Ce ratio est plus faible pour les activités internationales et les autres services (32 %) qui ont quant à eux payé 363 millions d'euros de péages (-5,3 %).

Figure 58 – Recettes perçues et péages payés par les entreprises ferroviaires en 2019

En millions d'euros HT	Recettes commerciales sur le RFN en 2019	Contributions publiques versées aux EF en 2019	Péages acquittés par les EF aux GI ⁴⁷	Redevance Gares de voyageurs acquittée par les EF ⁴⁸	Redevance d'accès payée par l'Etat ou IDFM ⁴⁹
TER	1 154	3 343	820	263	1 438
Transilien (hors RATP)	935	1 871	586	290	157
Intercités	404	195	120	29	428
TAGV domestique (hors cabotage)	4 881	119	1 862	121	0
Total marché domestique	7 375	5 527	3 388	702	2 023
International et autres services (y.c. cabotage)	1 376	6	338	25	0
Total marché voyageurs sur RFN	8 751	5 533	3 727	727	2 023

Source : ART d'après entreprises ferroviaires

Nota : le montant des péages acquittés par SNCF Voyageurs à SNCF Réseau au titre des activités conventionnées est intégralement couvert par les Régions (Autorité organisatrices des transports)

⁴⁷ Il s'agit des péages acquittés à SNCF Réseau et LISEA au titre des prestations minimales y compris la redevance quai, et hors redevances d'accès acquittées par l'Etat et IDFM.

⁴⁸ Montant perçu au titre de la prestation de base, hors prestations complémentaires.

⁴⁹ La redevance d'accès relative aux services TER est acquittée par l'Etat pour le compte des Régions qui en sont les AOM. La redevance d'accès relative aux services Transilien est acquittée par Île-de-France Mobilités.

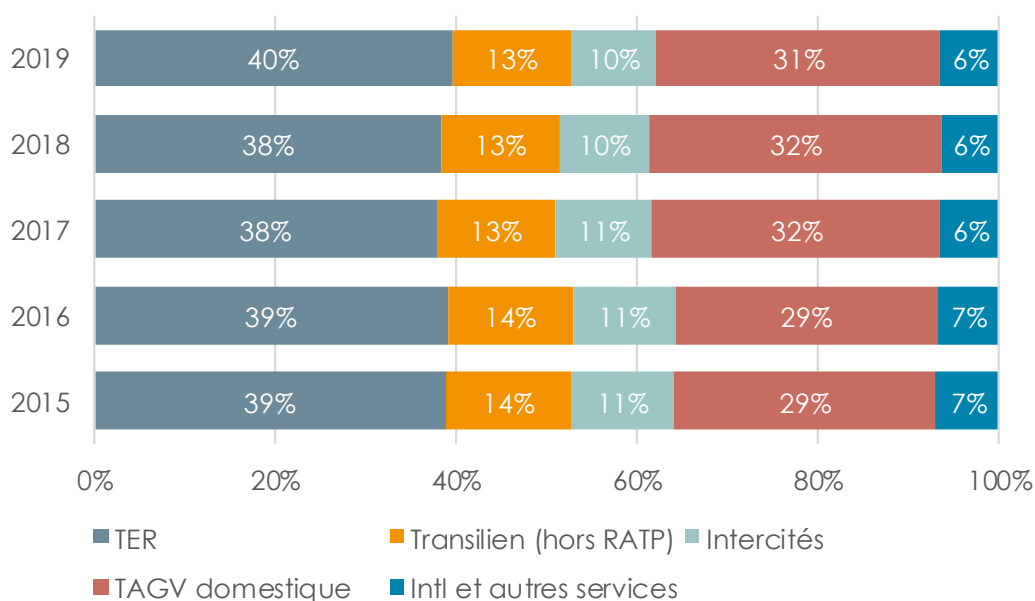
6. RESULTATS ECONOMIQUES 2019 DES GESTIONNAIRES D'INFRASTRUCTURE

6.1. 5,8 milliards d'euros de péages perçus par les gestionnaires d'infrastructure

Les gestionnaires d'infrastructure ont perçu 5,8 milliards d'euros de redevances d'infrastructure dont 123 millions d'euros pour l'activité transport de marchandises, soit une baisse de 14 % par rapport à 2015. Les redevances issues du transport de voyageurs atteignent 5,7 milliards d'euros en 2019 et sont en hausse de 3,4 % par rapport à 2015. 64,5 % de ce montant a été payé par les entreprises ferroviaires de voyageurs et 35,5 % par l'Etat (pour TER et TET) et IDF Mobilités (pour Transilien), au titre des redevances d'accès. Les redevances perçues au titre des services ferroviaires conventionnés ont ainsi représenté 3,5 milliards d'euros (en baisse de 3,6 % par rapport à 2018), dont 2 milliards d'euros de redevances d'accès (RA), payées par l'Etat et IDF Mobilités.

La *Figure 59* représente la répartition des redevances d'infrastructure perçues au titre de l'activité ferroviaire de voyageurs par type de service de 2015 à 2019. Cette représentation illustre le poids des activités conventionnées (comprenant la part versée par l'Etat) pour les gestionnaires d'infrastructure et la stabilité de cette répartition sur la période.

Figure 59 – Répartition des redevances d'infrastructure perçues par les gestionnaires d'infrastructures au titre de l'activité ferroviaire de voyageurs de 2015 à 2019 par type de service



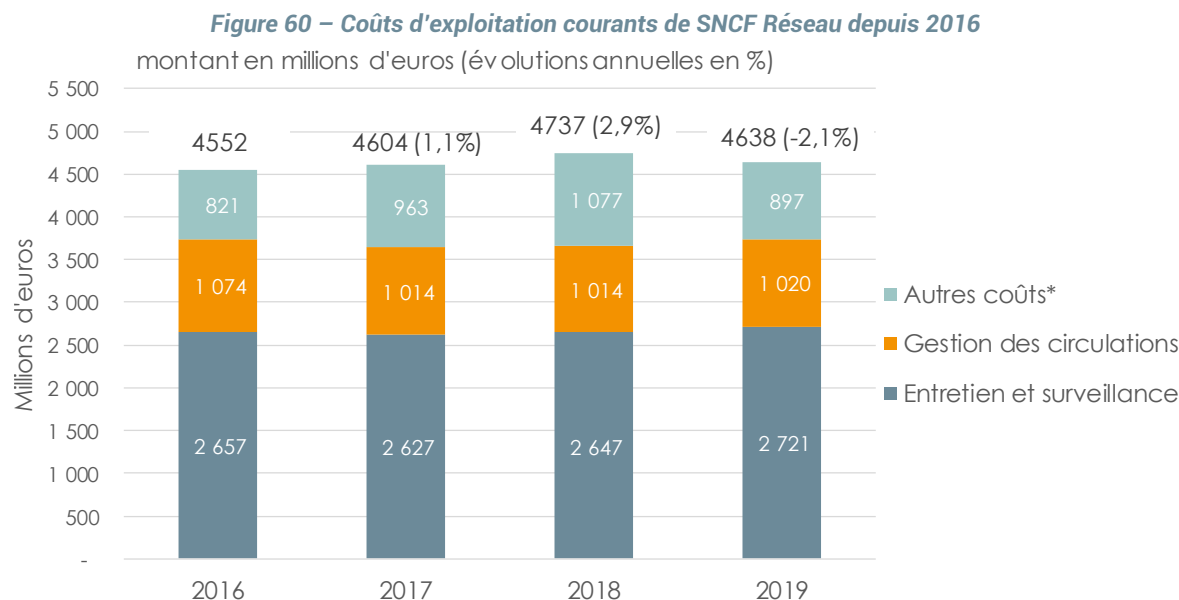
Source : ART d'après gestionnaires d'infrastructure

6.2. 4,6 milliards d'euros de coûts d'exploitation en 2019

Avertissement

Les informations relatives aux coûts d'exploitation des gestionnaires d'infrastructure sont présentées à titre indicatif, car ils n'ont pas fait l'objet d'un audit préalable, et n'ont pu faire l'objet d'un rapprochement complet avec les comptes sociaux 2019 des gestionnaires d'infrastructures.

En 2019, les coûts d'exploitation de SNCF Réseau s'élèvent à 4,6 milliards d'euros, en baisse de -2,1 % par rapport à 2018 (Figure 60). On peut distinguer deux postes de coûts principaux : l'entretien et la surveillance du réseau ainsi que la gestion opérationnelle des circulations représentant respectivement 59 % et 22 % des coûts d'exploitation. Les autres coûts recouvrent diverses destinations dont les activités de production des sillons et de commercialisation ainsi que d'autres coûts non incorporables.



* En 2019 : Sillons et commercialisation (133), Prestations Tiers (440), Coûts Non Incorporables (192), Projets part non immobilisable (183), Autres (11), Atténuation de charges (-63)

Source : SNCF Réseau

L'entretien et la surveillance (hors opérations de renouvellement analysées en 6.3 qui participent de la même finalité) du réseau, dont la finalité est de maintenir l'état et le niveau de performance de l'infrastructure, représente près de 2,7 milliards d'euros en 2019, dont 2 milliards d'euros pour lesquels SNCF Réseau est en mesure d'affecter la dépense à une catégorie de voies (Figure 61).

Figure 61 - Charges d'entretien et de surveillance par catégories de voies (millions d'euros)

Charges d'entretien et de surveillance (millions d'euros)				
	2016	2017	2018	2019
LGV Sud Europe Atlantique (SEA)	-	20	39	39
LGV (hors SEA)	228	248	266	270
2 à 4	941	945	984	986
5 à 6	447	440	429	480
7 à 9 AV	375	344	314	318
7 à 9 SV	37	36	39	34
2 à 9 non affectable	52	49	58	46
Voies de service	137	138	139	147
Autres charges sans affectation géographique*	439	427	417	441
Total entretien et surveillance SNCF Réseau (hors LGV SEA)	2 657	2 627	2 647	2 721

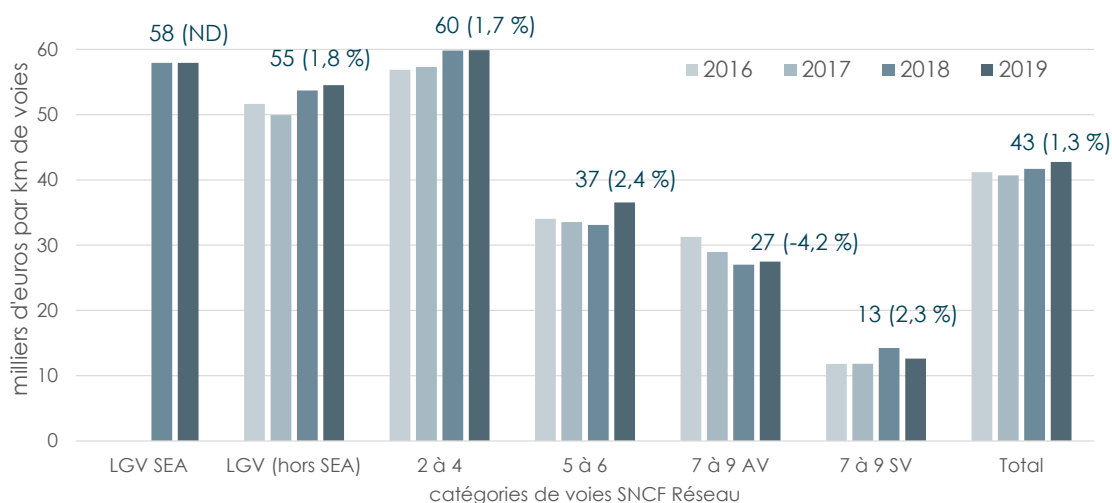
* En 2019 : Dommages (70), EALE (80), Ingénierie de maintenance (153), Télécom (87), GSMR (41), GSMR SEA (1), Autres (8)

Sources : SNCF Réseau et Lisea (LGV SEA) ; EALE : Equipements d'Alimentation des Lignes Electrifiées ; GSM-R : systèmes de communication sans fil pour les applications et communications ferroviaires

Ainsi, le montant annuel de l'entretien et de la surveillance du réseau s'échelonne de 13 000 euros par km de voie pour les catégories de voies les moins fréquentées (7 à 9 sans voyageurs) à près de 60 000 euros pour les catégories 2 à 4 les plus sollicitées.

Figure 62 – Coûts d'entretien et de surveillance du RFN par catégorie de voie

montant en milliers d'euros par km de voies (taux de croissance annuel moyen 2016 - 2019)



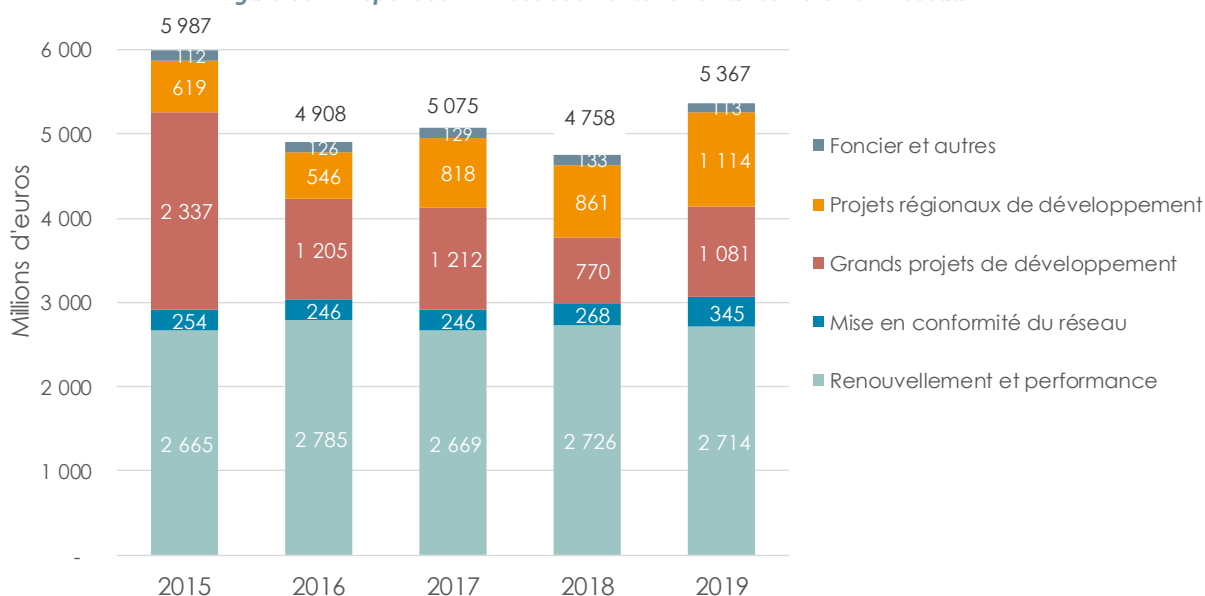
Source : ART d'après SNCF Réseau

Périmètre : uniquement les dépenses d'entretien affectables à une catégorie de voies soit environ 77 % du coût complet d'entretien et de surveillance en 2019 (2 milliards d'euros).

6.3. 5,4 milliards d'euros d'investissements ferroviaires en 2019

Les investissements réalisés en 2019 par SNCF Réseau s'établissent à 5,4 milliards d'euros, en hausse de plus de 600 millions d'euros par rapport à 2018. Les principales dépenses d'investissement sont celles de « Renouvellement et performance » (2,7 milliards d'euros) et concernent l'effort de régénération et de remplacement des composants de l'infrastructure existante, suivi des « Projets régionaux de développement »⁵⁰ (1,1 milliard d'euros) et des « Grands projets de développement » (1 milliard d'euros). Cette dernière grande catégorie d'investissements concerne la construction de nouvelles infrastructures, dont le projet francilien EOLE (prolongement du RER E vers l'Ouest pour 689 millions d'euros en 2019). Enfin, les dépenses de « Mise en conformité du réseau » concernent des améliorations liées à la sécurité (suppression de passages à niveau par exemple) ou d'accessibilité (pour les personnes à mobilité réduite par exemple).

Figure 63 – Dépenses d'investissements ferroviaires de SNCF Réseau



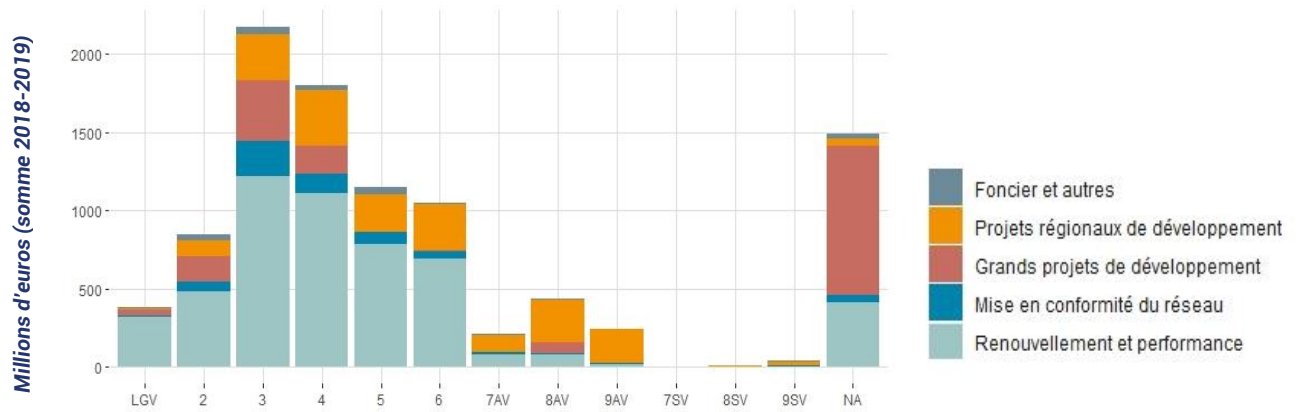
Source : rapports financiers de SNCF Réseau

Périmètre : total des dépenses d'investissements de SNCF Réseau

Comme pour les dépenses d'entretien et de surveillance, on peut constater, pour les années 2018 et 2019, que les investissements se concentrent principalement sur les catégories de voies les plus empruntées (voir Figure 64 et Figure 65), que ce soit en montant (près de 50 % des dépenses d'investissement concernent les catégories 2 à 4) ou rapporté au linéaire de voie. Les voies de catégorie 2 se détachent clairement de toutes les autres catégories de voies par un niveau d'investissement très fort. Les LGV et voies de catégories 7 (AV et SV) ont, pour des raisons probablement différentes, un niveau d'investissement relativement faible au regard de leur niveau de trafic et des autres catégories. Près de 10 % des investissements 2018-2019 peuvent être rattachés à une ligne de catégorie 7 à 9.

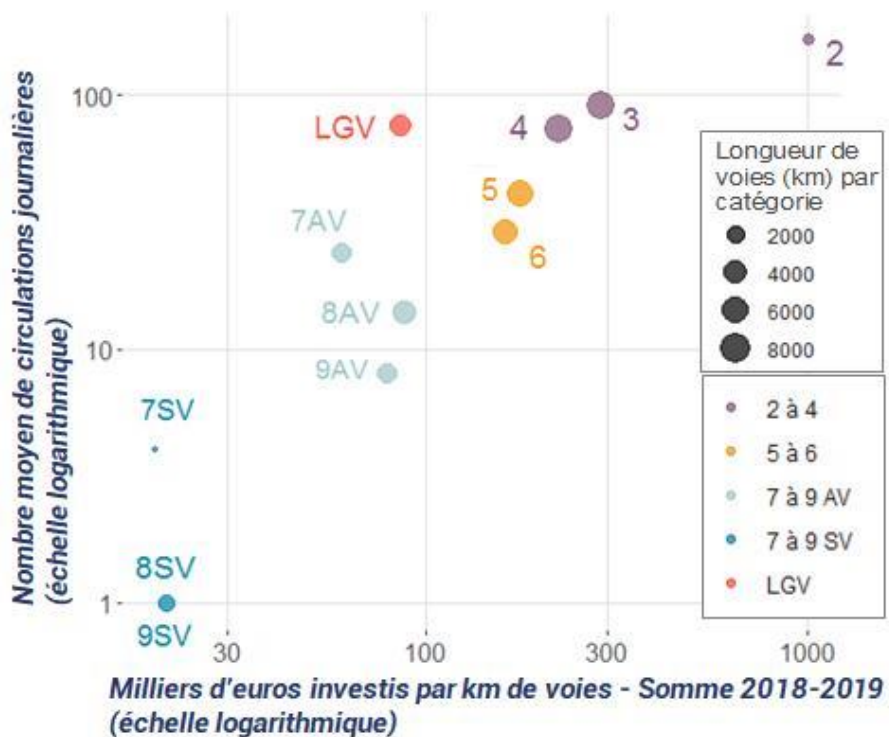
⁵⁰ Catégorie d'investissements concernant principalement les travaux financés dans le cadre des Contrats de Plan Etat-Régions (CPER).

Figure 64 - Répartition des investissements par catégorie de voies SNCF Réseau (somme 2018-2019, en millions d'euros)



Source : ART d'après SNCF Réseau

Figure 65 - Montants d'investissements (somme 2018-2019) par catégorie SNCF Réseau et nombre moyen de circulations journalières (échelles logarithmiques en abscisse et ordonnée)

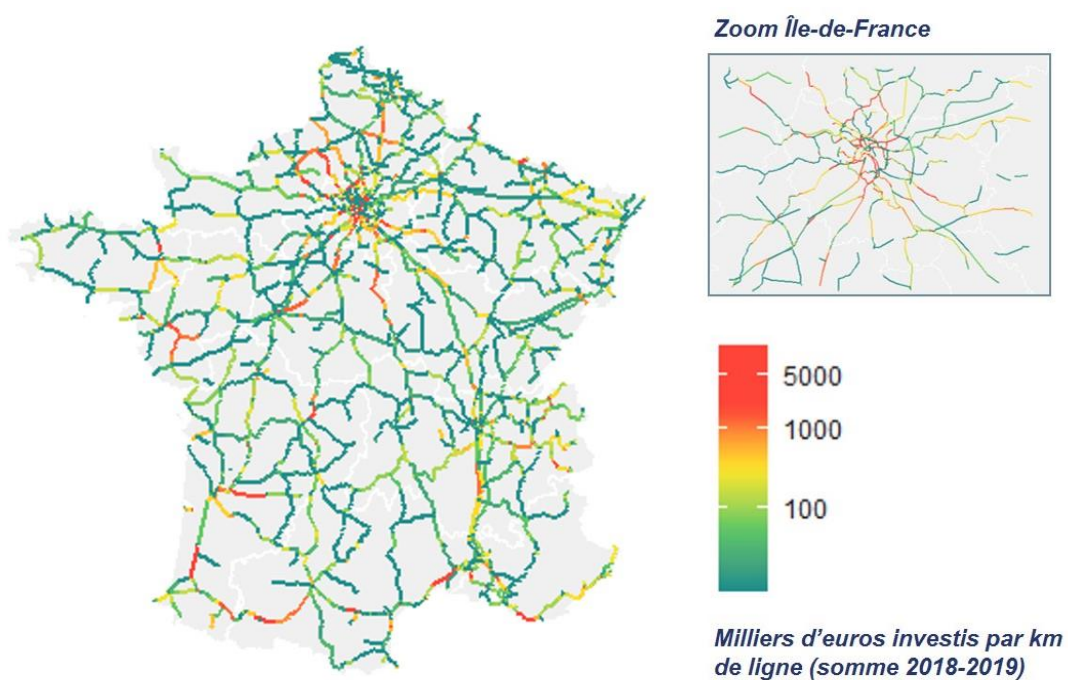


Source : ART d'après SNCF Réseau

Note : Environ 15% des investissements 2018-2019 (1,5 milliard d'euros sur les deux années) ne sont pas rattachés à une catégorie de voies. Ils sont indiqués en « NA » sur la Figure 64 et ne sont pas représentés sur la Figure 65

Un grand nombre d'investissements 2018-2019 se sont portés sur les dessertes ferroviaires périurbaines. L'Île-de-France concentre 34 % des montants d'investissements en 2018-2019 (voir *Figure 66*).

Figure 66 - Répartition des investissements (somme 2018-2019, en milliers euros par km de ligne)



Source : ART d'après SNCF Réseau

7. BILAN 2019 DES SERVICES REGIONAUX CONVENTIONNES (TER, TRANSILIEN ET RER)

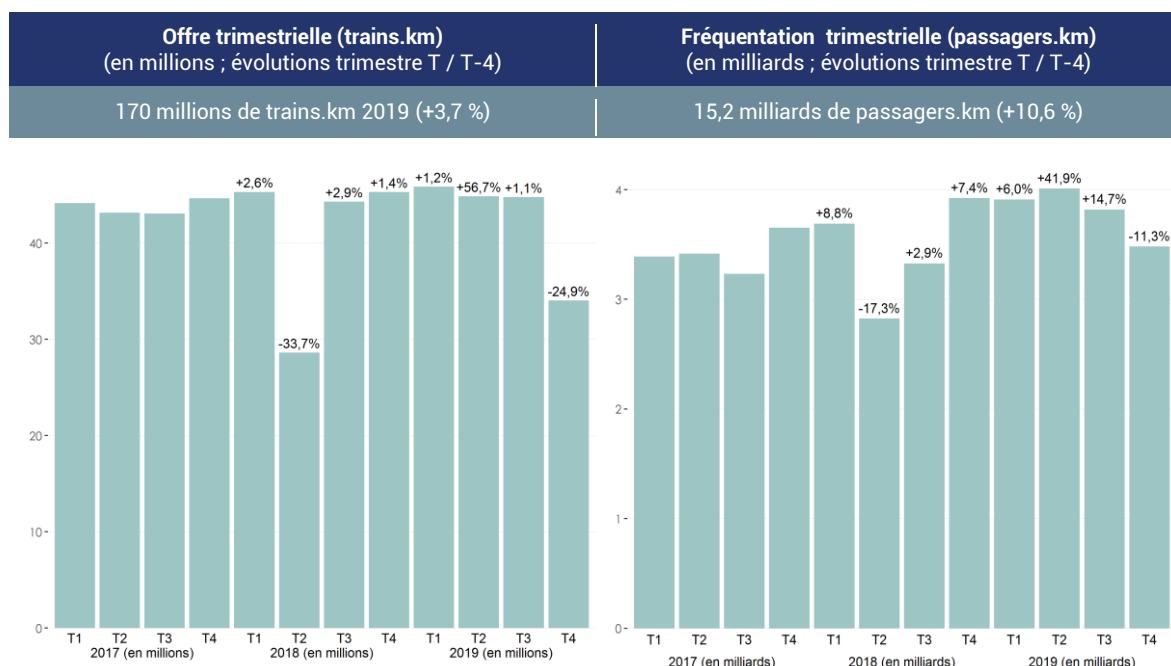
7.1. Une croissance supérieure de la fréquentation (non-abonnée notamment) que de l'offre des services régionaux conventionnés

Note méthodologique

Depuis 2019, le périmètre d'analyse de l'activité ferroviaire conventionnée en Île-de-France s'est élargi sur le périmètre complet des lignes du réseau express régional (RER), y compris celles gérées par la Régie autonome des transports parisiens. Le périmètre précédemment restreint au réseau ferré national n'incluait en Île-de-France que les statistiques de l'activité Transilien et des lignes RER gérées par la SNCF, à l'exception donc des parties de lignes A et B du RER situées sur le réseau de transport public guidé géré par la RATP⁵¹.

En 2019, le nombre de trains.km opéré par les services régionaux de transport ferroviaire s'élève à 170 millions, en augmentation de 3,7 % par rapport à 2018. L'offre de trains.km des services régionaux a augmenté sur l'ensemble des trimestres 2019 (hors effets grèves).

Figure 67 – Evolutions trimestrielles 2017/2019 de l'offre et de la fréquentation TER



Sources : ART

Note : au premier trimestre 2018, le volume de trains.km TER est de 45,3 millions, en évolution de +2,6 % par rapport à 2017. Au deuxième trimestre 2018, le montant des passagers.km TER est de 2,8 milliards, en baisse de -17,3 % par rapport à 2017.

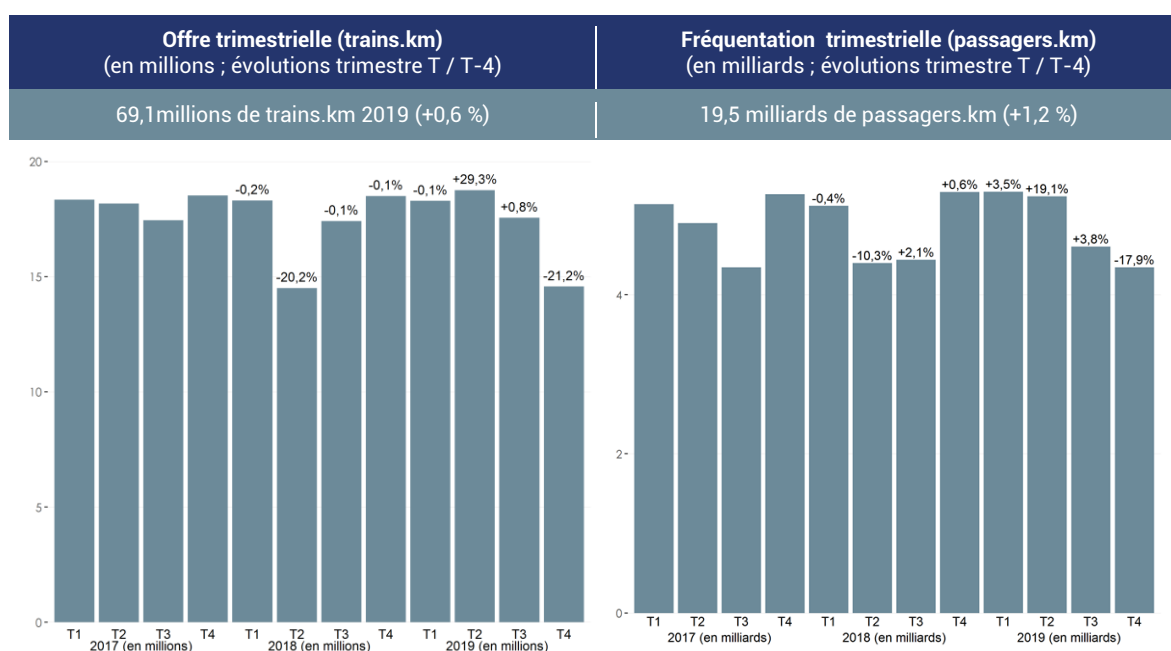
La grève survenue au 4^e trimestre 2019 a moins affecté l'offre de trains.km qu'au 2^e trimestre 2018 et encore moins pour la demande de passagers.km. **En 2019, le nombre de passagers.km s'élève à 15,2 milliards, en augmentation de 10,6 % par rapport à 2018.** Cette hausse s'explique

⁵¹ Partie de Ligne A située à l'Est de la gare de Nanterre-Préfecture et à l'Ouest sur la branche de Saint-Germain-en-Laye, et partie de Ligne B au Sud de la gare du Nord.

en partie par la poursuite des reprises de l'activité Intercités (concernant la région Hauts-de-France en 2019).

Pour les services Transilien et RER, les mouvements sociaux du quatrième trimestre 2019 ont eu un impact presque aussi important que ceux du deuxième trimestre 2018, l'offre annuelle augmentant ainsi de seulement 0,6 % sur un an. La demande en passagers.km est en hausse de 1,2 % par rapport à 2018, et s'élève à 19,5 milliards en 2019. La croissance annuelle de la fréquentation Transilien et RER est tirée par la croissance marquée observée sur le premier et le troisième trimestres de l'année 2019.

Figure 68 – Evolutions trimestrielles 2017/2019 de l'offre et de la fréquentation Transilien et RER



Sources : ART

Note : Au deuxième trimestre 2019, le volume des trains.km Transilien et RER est de 18,7 millions, en hausse de 29,3 % par rapport à 2018. Au premier trimestre 2019, le niveau des passagers.km est de près de 5,3 milliards, en hausse de 3,5 % par rapport à 2018.

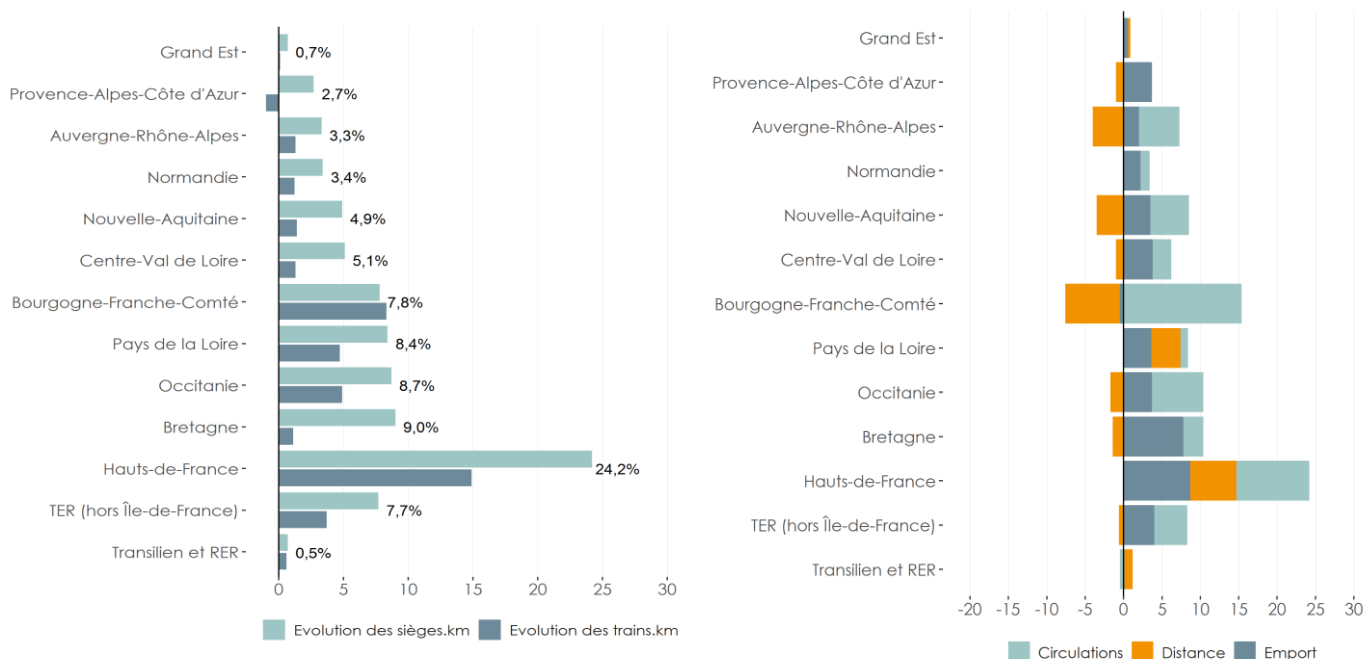
La croissance de l'offre régionale conventionnée en trains.km s'observe dans la quasi-totalité des régions, à l'exception de la région Provence-Alpes-Côte d'Azur. La plus forte hausse de l'offre en trains.km et sièges.km est observée en région Hauts-de-France, du fait d'une reprise partielle d'activités précédemment réalisées par l'activité Intercités. On note également des croissances supérieures à la croissance moyenne de 7,7 % des sièges.km TER dans les régions Bretagne, Occitanie, Pays de la Loire et Bourgogne-Franche-Comté.

Ces évolutions de l'offre de sièges.km peuvent ainsi être décomposées par les 3 effets cumulés d'évolution :

- du nombre de circulations (qui augmente pour la plupart des régions) ;
- de la capacité d'emport de ces circulations : celle-ci augmente également de manière importante dans un grand nombre de régions et progresse de 3,9 % au global pour l'activité TER ;
- et de la distance moyenne parcourue par les trains : celle-ci augmente significativement en région Hauts-de-France du fait de l'élargissement à une offre

Intercités, et de manière moins impactante pour la plupart des autres régions sur l'évolution des sièges.km que les évolutions de circulations et de capacité d'emport.

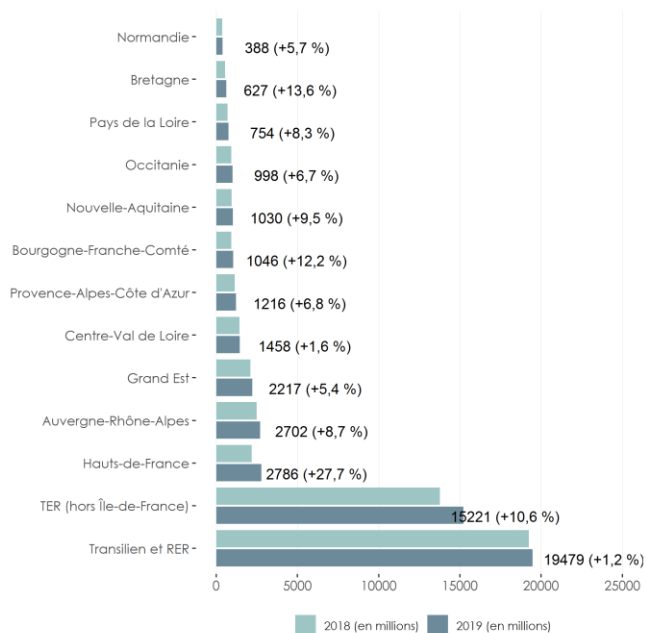
Figure 69 – Evolution de l'offre régionale conventionnée : évolution par région des trains.km et sièges.km (évolution 2018/2019 des sièges.km en étiquette) et contributions à l'évolution des sièges.km en 2019



Sources : ART

Note : En 2019, le nombre de sièges.km offerts dans la région Nouvelle-Aquitaine est en hausse de 4,9 %, expliquée par une hausse du nombre de circulations, une augmentation de l'emport moyen et une baisse de la distance moyenne de circulation par rapport à 2018.

Figure 70 – Evolution de la fréquentation régionale conventionnée



En lien avec les croissances soutenues de l'offre régionale conventionnée, la fréquentation augmente dans l'ensemble des régions françaises en 2019. Les hausses sont notamment significatives et avec des taux supérieurs à 10 % en régions Hauts-de-France (+27,7 %), Bretagne (+13,6 %) et Bourgogne-Franche-Comté (+12,2 %).

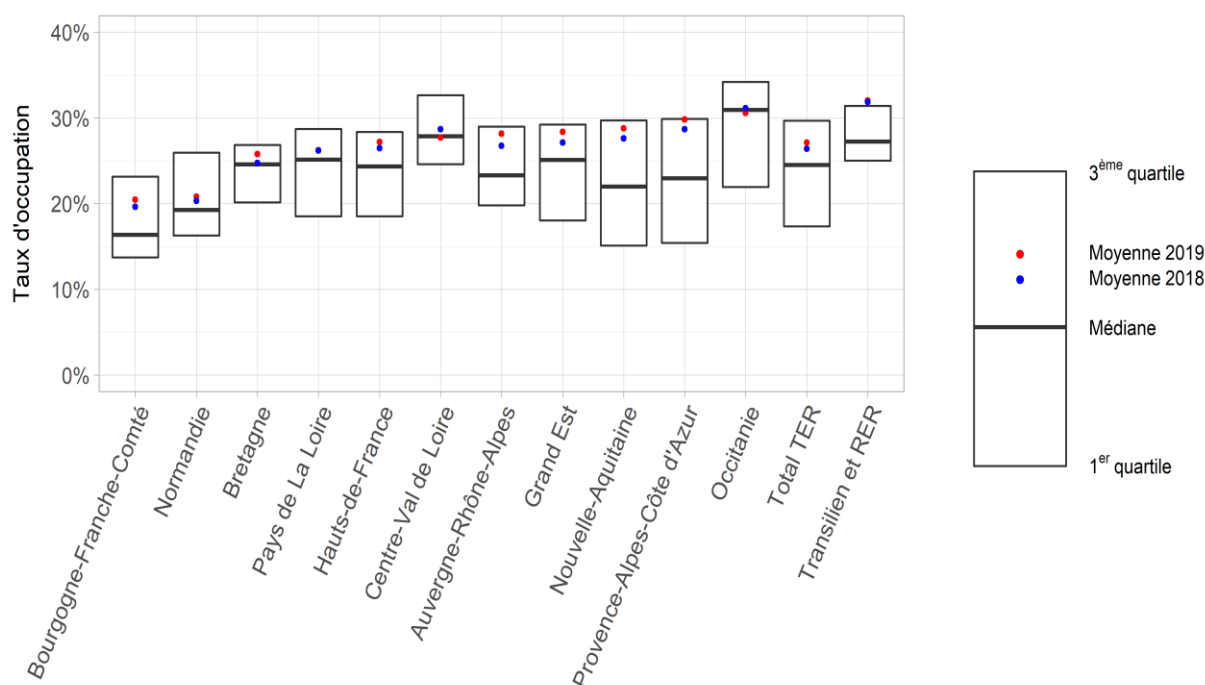
Sources : ART

Note : En 2019, la fréquentation des services régionaux augmente de 10,6 % pour l'activité TER et 1,2 % pour l'activité Transilien et RER.

Le taux d'occupation moyen des services TER augmente en conséquence de 0,7 point de pourcentage, et de 0,2 point de pourcentage pour les services Transilien-RER en 2019. Excepté pour les régions Occitanie et Centre-Val de Loire, les taux d'occupation moyens par région sont supérieurs en 2019 par rapport à 2018.

La **Figure 71** présente la distribution des taux d'occupation par ligne TER observés au sein des régions françaises. On peut ainsi noter une dispersion (pour 50 % des lignes comprises entre le 1^{er} et le 3^e quartile) de près de 10 points autour du taux d'occupation médian observé pour chaque région TER, et proche de 15 points en régions Nouvelle-Aquitaine et en région Provence-Alpes-Côte d'Azur.

Figure 71 – Distribution par ligne du taux d'occupation des services régionaux et transilien en 2019, et taux d'occupation moyens en 2018 et 2019



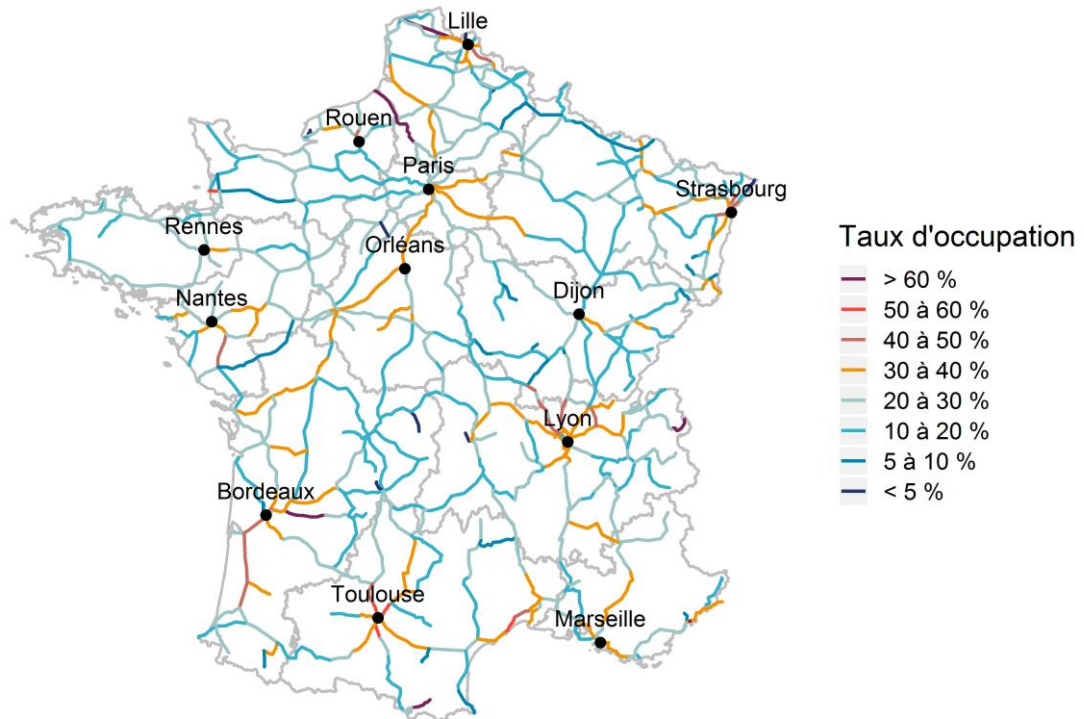
Sources : ART

Note : En 2019, le taux d'occupation moyen des lignes de la région Occitanie est de 30,6 %, alors qu'il est de 31,1 % en 2018.

La variation du taux d'occupation des offres ferroviaires régionales conventionnées est cependant encore plus marquée au sein des lignes TER, qui se caractérisent pour beaucoup d'entre elles par une liaison de centres urbains et grandes agglomérations vers (et depuis) des zones périphériques parfois très éloignées. Des taux d'occupation :

- **plus élevés sont ainsi logiquement observés à proximité des centres urbains, avec des taux supérieurs à 30 % ou 40 % en moyenne annuelle** (ce qui masque cependant des taux également très différenciés en périodes d'heure de pointe et d'heure creuse);
- significativement plus faibles sont observés entre les dessertes de milieu et « bouts de lignes » TER. **On peut ainsi noter qu'une grande part du réseau de lignes TER montre des taux d'occupation inférieurs à 20 %** (mais répondant à des choix de maillage territorial de « zones blanches » inhérents au développement de l'offre régionale conventionnée).

Figure 72 – Distribution par segment de ligne du taux d'occupation des services régionaux (hors Transilien et RER) en 2019



Sources : ART

Note : Les segments de ligne partant de Toulouse enregistrent un taux d'occupation entre 30 % et 60 % en 2019.

7.2. Une fiabilité et ponctualité en hausse pour les services ferroviaires régionaux mais dégradée pour Transilien sur 2019

Note méthodologique

Les indicateurs de cette partie concernant l'Île-de-France ne comprennent que les données Transilien exclusivement, soit l'ensemble des lignes RER à l'exception des parties de lignes A et B du RER situées sur le réseau géré par la RATP. L'ensemble des indicateurs présentés dans les parties 7.2 et 7.3 sont établis sur ce périmètre

On note une amélioration de la qualité de service des TER en 2019 par rapport à 2018 : 8,3 % des circulations ont été déprogrammées avant 16h à J-1, essentiellement du fait des mouvements sociaux de fin d'année (soit en baisse de 3 points de pourcentage), **et 9,9 % des circulations effectives étaient en retard de plus de 5 minutes et 0 seconde à leur terminus contre 12,2 % en 2018**. Le taux de circulations annulées en dernière minute reste lui stable à 1,4 %.

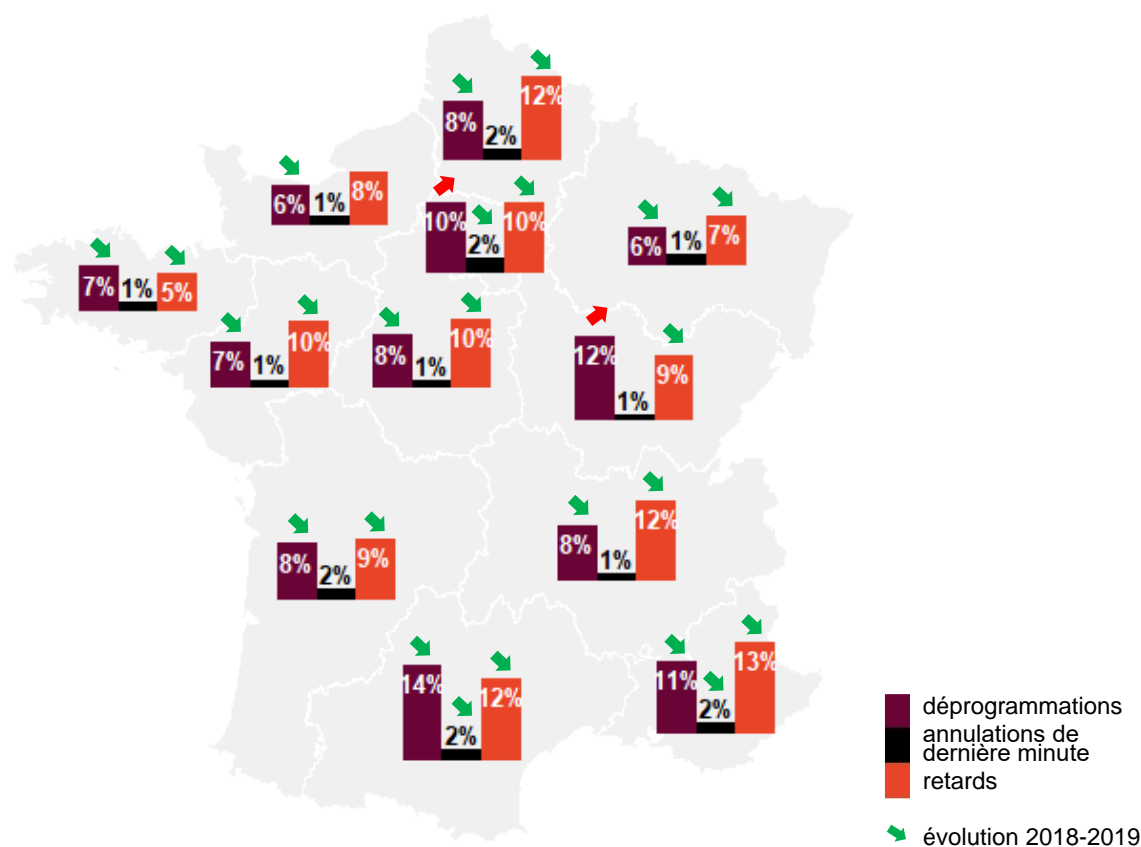
Concernant les services Transilien, le taux de déprogrammation s'est légèrement dégradé de 0,3 point de pourcentage entre 2018 et 2019 et atteint 10,4% de circulations programmées annulées avant 16h à J-1. **En revanche, le taux d'annulation de dernière minute reste**

relativement stable et le taux de retard au seuil de 5 minutes s'améliore de 0,9 points de pourcentage entre 2018 et 2019 et atteint 10,3%.

L'impact des mouvements sociaux de fin d'année s'est traduit par un taux de déprogrammation élevé pour plusieurs régions, supérieur à 8 % en Aquitaine, Hauts-de-France, Centre-Val de Loire, Bourgogne-Franche-Comté, Occitanie et Provence-Alpes-Côte d'Azur.

Ce taux de déprogrammation est cependant plus faible qu'en 2018 pour toutes les régions, excepté pour les Régions Bourgogne-Franche-Comté et Île-de-France. Concernant le taux d'annulation, il reste globalement stable par rapport à l'année 2018, avec une amélioration de 1 point de pourcentage en Île-de-France, Occitanie et Provence-Alpes-Côte d'Azur.

Figure 73 – Taux de déprogrammations, annulations de dernière minute et retard des services ferroviaires régionaux en 2019 (évolutions significatives de ces taux (supérieures à 1 point de pourcentage))

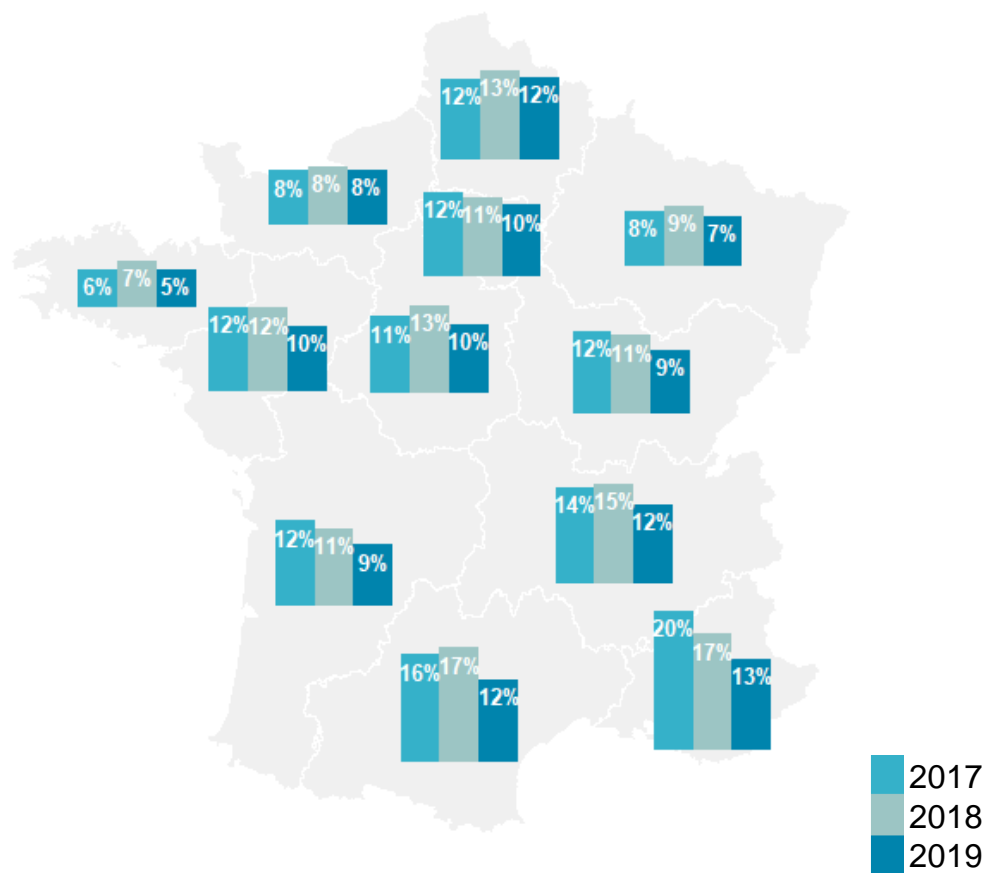


Sources : ART

Note : En région Occitanie, le taux de déprogrammations est de 14 %, celui des suppressions de 2 % et le taux de retards de plus de 5 minutes au terminus est de 12 %. Ces taux ne comprennent pas les circulations de tram-trains dont les indicateurs de fiabilité n'ont pas pu être fiabilisés à date dans les données collectées par l'ART. Les évolutions présentées sur la carte sont celles supérieures à 1 point de pourcentage.

Le taux de retard de plus de 5 minutes au terminus a diminué en 2019 pour toutes les régions. Il s'améliore nettement en particulier pour les régions Provence-Alpes Côte d'Azur et Occitanie. Depuis 2017, le taux de retard des services TER voit une baisse continue en régions Nouvelle-Aquitaine, Provence-Alpes-Côte d'Azur, Pays de la Loire, Bourgogne-Franche-Comté ainsi que pour les services Transilien.

Figure 74 – Taux de retard à 5 minutes des services ferroviaires régionaux en 2019



Sources : ART

7.3. L'augmentation des concours publics assure la croissance des revenus TER depuis 2015

Avertissement

Les informations relatives aux résultats financiers par Région, et en particulier le détail des comptes d'exploitation par destination, sont présentées à titre indicatif, car ils n'ont pas fait l'objet d'un audit préalable. S'agissant des postes de charges d'exploitation, le périmètre de ces postes de charges n'est pas totalement spécifié et des précautions doivent être prises dans leur interprétation. Pour une analyse complémentaire des résultats financiers de l'activité TER, l'Autorité invite également le lecteur à consulter le bilan sur l'activité TER de la Cour des Comptes paru en octobre 2019⁵².

Les revenus⁵³ des services régionaux sont en hausse en 2019 (de 7,2 % par rapport à 2018, et de 8,9 % par rapport à 2015). La croissance observée depuis 2015 est essentiellement causée par une augmentation des concours publics (+12 %), et dans une mesure nettement moindre par une augmentation des recettes commerciales (+1,5 %).

Figure 75 – Revenus 2019 du transport ferroviaire régional, dont poids des concours publics (et évolution 2015/2019 des concours publics)

	Montant des revenus (millions €) *	Part des concours publics	Evolution des concours publics	Montants des péages (millions €) **	Montant de la redevance d'accès (millions €)
Auvergne-Rhône-Alpes	806	73%	10%	191	250
Bourgogne-Franche-Comté	318	76%	7%	89	121
Bretagne	149	70%	6%	38	65
Centre-Val de Loire	333	62%	38%	94	96
Grand Est	634	73%	13%	168	197
Hauts-de-France	667	75%	14%	157	166
Normandie	183	84%	14%	36	86
Nouvelle-Aquitaine	397	78%	9%	92	172
Occitanie	378	81%	19%	80	140
Pays de la Loire	225	74%	18%	50	74
Provence-Alpes-Côte d'Azur	407	74%	15%	87	70
Total TER	4497	74%	14%	1082	1438
Île-de-France (Transilien)	2807	67%	10%	290	157
TER et Transilien	7304	71%	12%	1372	1595

Note: * addition des recettes directes issues du trafic et des contributions publiques

**addition des montants de péage liés aux circulations avec les montants de péage acquittés en gare

Source : ART

Note : En 2019, en Auvergne-Rhône-Alpes, le montant des revenus s'élève à 806 millions d'euros, dont 73 % correspond à des concours publics. Le montant des concours publics augmente de 10 % par rapport à 2018. Le montant des péages s'élève à 191 millions d'euros et celui de la redevance d'accès à 250 millions d'euros

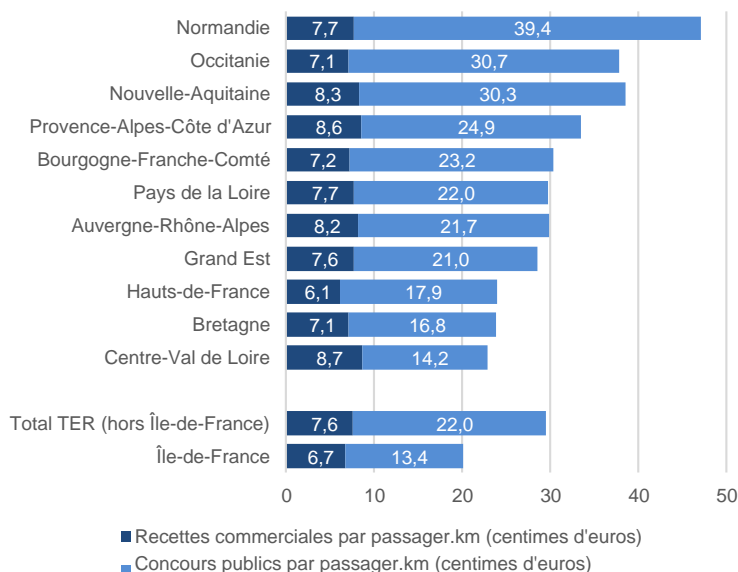
Le montant des concours publics a cru en 4 ans de près ou plus de 10 % pour la plupart des régions, sauf Bourgogne-Franche-Comté et Bretagne. L'aide publique représente en 2019 plus de 80 % des revenus de l'activité ferroviaire conventionnée en Normandie, Occitanie et

⁵² Les transports express régionaux à l'heure de l'ouverture à la concurrence - octobre 2019 - Cour des comptes.

⁵³ Recettes directes issues du trafic et concours publics

Nouvelle-Aquitaine. Cette part, qui varie ainsi de 62 % en région Centre-Val de Loire à 84 % en région Normandie, reste cependant relativement stable par rapport à 2018. Le détail et l'évolution par région du montant des concours publics et des péages de l'activité TER (de +7,5 % au global de l'activité TER en 2019) sont présentés en Annexe 3.1.

Figure 76 – Revenus des services régionaux et Transilien par passagers.km transportés en 2019



La Figure 76 présente les montants de recettes et concours publics ramenés par passager.km pour l'ensemble des régions, illustrant le montant et poids très variable des concours publics au sein des régions pour une relative homogénéité du montant de recette moyenne. Le montant de recette moyenne par passager.km varie ainsi de 6,1 centimes d'euros en 2019 pour les Hauts-de-France (région qui voit également la plus forte part de la fréquentation abonnée parmi les régions françaises), à 8,7 centimes d'euros pour la région Centre-Val de Loire (dont le poids de la fréquentation non-abonnée et les recettes

moyennes associées sont parmi les plus élevées des régions en 2019).

Sources : ART

Note : En 2019, les recettes commerciales représentent 7,6 centimes d'euros, et les concours publics 22 centimes d'euros par passager.km en moyenne pour l'activité TER.

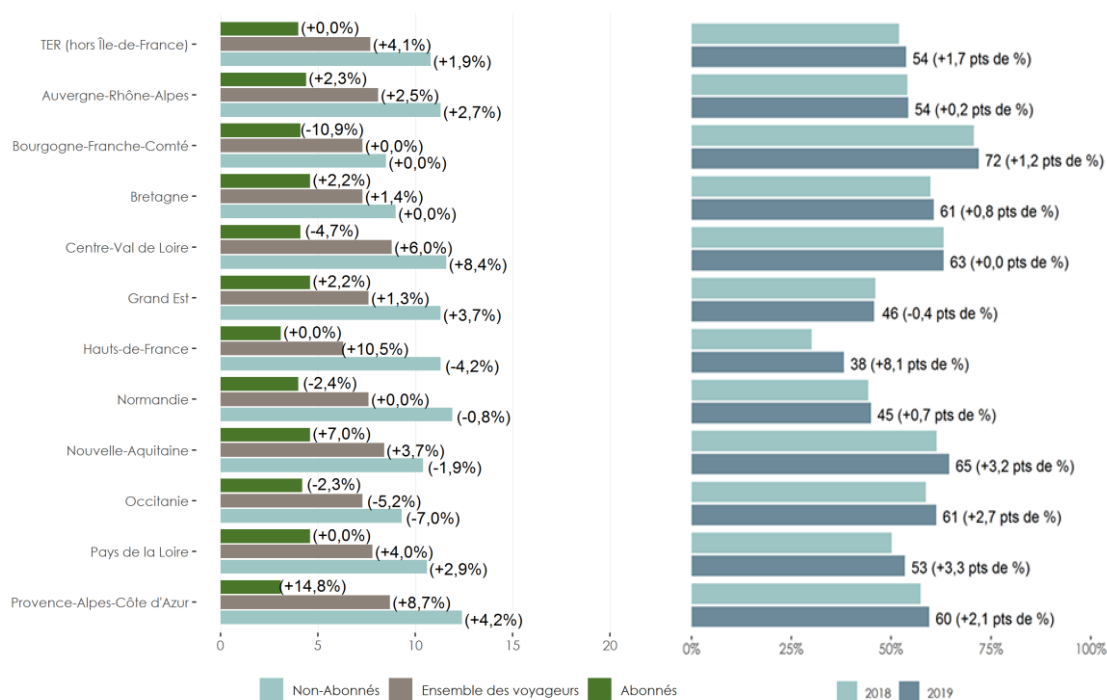
Les recettes par passager.km augmentent de 4,1 % en 2019. Cette augmentation est cependant plus fortement tirée par la croissance du poids des non-abonnés dans la fréquentation régionale conventionnée que par une augmentation des tarifs payés par les usagers (voir en Annexe 3.2 les facteurs contributifs à l'évolution des recettes et revenus de l'activité TER et Transilien).

Les recettes par passager.km sont en effet stables pour les passagers abonnés TER et augmentent de 1,9 % pour les non-abonnés. Cela masque cependant des évolutions régionales très différenciées par région : 4 régions ont ainsi vu une baisse de la recette par passager.km des non-abonnés (Normandie, Nouvelle-Aquitaine, Hauts-de-France et Occitanie), et 4 régions une baisse parallèle des tarifs moyens des abonnés (Normandie, Occitanie, Bourgogne-Franche-Comté et Centre-Val de Loire).

La part des passages.km non-abonnés varie entre 38 % (Hauts-de-France) et 72 % (Bourgogne-Franche-Comté) en 2019. **Le poids de la fréquentation moyenne TER non-abonnée est de 54 % en 2019, en augmentation de 1,7 points par rapport à 2018.** Cette hausse de fréquentation et de recette commerciale par passager.km des non-abonnés explique ainsi l'essentiel de la hausse des recettes commerciales TER. En effet, pour huit régions, la part des passagers.km non-abonnés est supérieure à 50 %, en augmentation pour chacune d'elle. Plus particulièrement, la hausse significative du poids des passagers.km est par ailleurs constatée

pour la région Hauts-de-France (+8,1 %) du fait de la reprise de lignes Intercités, ainsi que dans les régions Nouvelle-Aquitaine (+3,2 %), Occitanie (+2,7 %) et Provence-Alpes-Côte d'Azur (+2,1 %), où ce poids était déjà significatif en 2018.

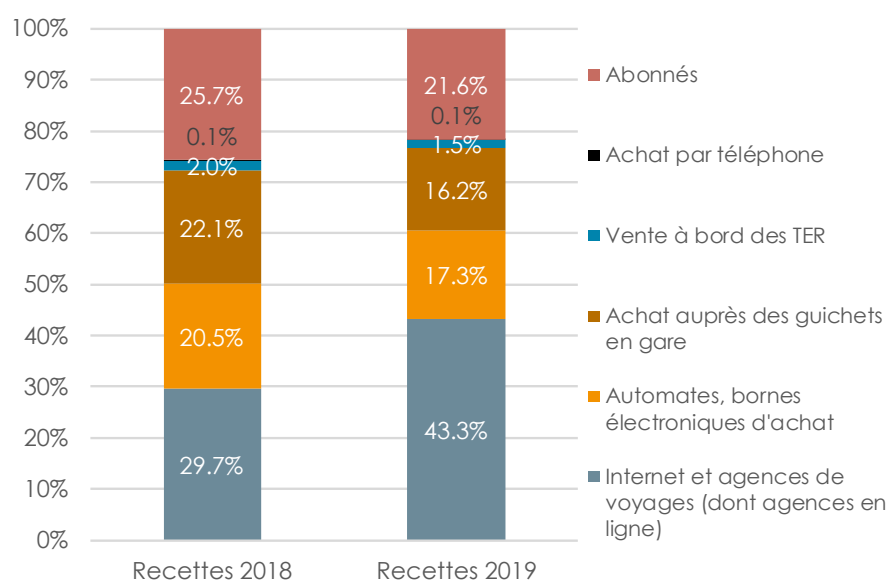
Figure 77 – Recettes commerciales par passager.km (évolution 2018/2019 en pourcentage) et poids des passagers.km non abonnés (évolution 2018/2019 en pourcentage)



Sources : ART

Note : en Provence-Alpes-Côte d'Azur en 2019, les recettes par passagers.km abonnés et non-abonnés ont augmenté par rapport à 2018 (+14,8 % et +4,2 % respectivement). En 2019, les voyageurs non-abonnés représentent dans cette région 60 % des passagers.km, en augmentation de 2,1 points de pourcentage.

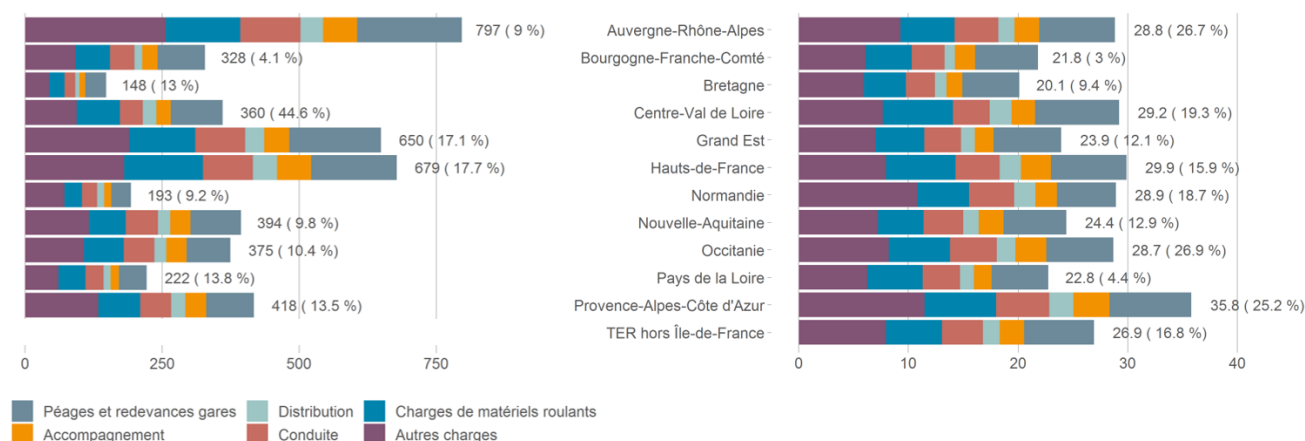
Figure 78 – Distribution des recettes 2018 et 2019 de l'activité TER par canal de distribution



Sources : ART

La *Figure 78* montre la répartition des recettes de l'activité TER suivant le canal de distribution pour les années 2018 et 2019. **La part de recettes issues des canaux digitaux et d'agences de voyage (physiques et en ligne) représente une part importante, avec 43 % des recettes TER en 2019, et en forte progression de 13,6 points de pourcentage par rapport à l'année 2018.** Cela se fait au détriment de la part des recettes issues de ventes de billets sur automates et bornes électroniques d'achat (17 %, en baisse de 3 points) et des achats en gare (16 % des recettes, en baisse de 6 points).

Figure 79 – Charges d'exploitation des services régionaux en 2019 (évolution 2015/2019). Montant en millions d'euros en 2019 (à gauche) et montant en euros/train.km en 2019 (à droite)



Sources : ART

Note : Le montant des charges d'exploitation pour la région Auvergne-Rhône-Alpes s'élève à 797 millions d'euros, soit 28,8 millions d'euros par trains.km en 2019. Ainsi que cela a été rappelé en avertissement, les informations relatives aux résultats financiers par région, et en particulier le détail des comptes d'exploitation par destination, proviennent des données collectées et transmises par SNCF Voyageurs et sont présentées à titre indicatif, car ils n'ont pas fait l'objet d'un audit préalable.

Les charges d'exploitation toutes régions confondues s'élèvent à 4,7 milliards d'euros en 2019 (en hausse de 14,2 % par rapport à 2015). Elles sont principalement composées des péages (24 %), charges de matériels roulants (19 %), charges de conduite (14 %) ainsi que des autres charges (énergie...). **Le montant global des charges d'exploitation progresse pour toutes les régions entre 2015 et 2019** avec une hausse particulièrement marquée pour la région Centre-Val-de-Loire (44,6 %).

Le montant des charges par train.km de l'activité régionale conventionnée croît de 16,8 % et atteint 26,9 € par train.km. Même si les évolutions sont contrastées en fonction des régions, l'évolution moins importante pour les charges globales que pour les charges par train.km montre que l'accroissement des charges ne résulte pas d'un simple accroissement du plan de transport.

8. ÉTAT DES LIEUX DU FRET FERROVIAIRE EN 2019

8.1. 27 entreprises ferroviaires de fret et travaux actives en 2019

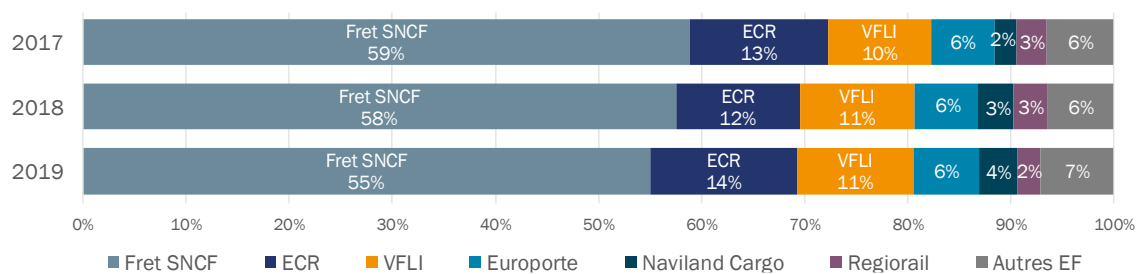
En 2019, on dénombre 27 entreprises ferroviaires de « fret et travaux » actives⁵⁴, contre 24 en 2018 :

- 3 sociétés ont obtenu un certificat de sécurité auprès de l'EPSF et débuté une activité de transport de marchandises en tant qu'entreprise ferroviaire en 2019 : ESIFER, Millet Rail et OFP Sud Ouest⁵⁵,
- La branche SNCF Logistics de SNCF Voyageurs constituée de l'opérateur historique Fret SNCF et de 4 autres entreprises ferroviaires : Ecorail Transport, Naviland Cargo, Normandie Rail Services, et VFLI,
- 15 autres entreprises ferroviaires ayant eu une activité de transport de marchandises en 2019 : CFL Cargo, Colas Rail, CTSF, DB Euro Cargo Rail, ETMF, Europorte, Ferrivia, Lineas France, Lineas Group, Mercitalia, Ouest Rail, RDT13, Regiorail, Renfe Mercancias, et Securail,
- 4 entreprises qui n'ont réalisé que des circulations liées aux « travaux » en 2019 : Eiffage Rail Service, ETF Services, Ferrotract, et TSO.

Ces 27 entreprises ferroviaires⁵⁶ totalisent en 2019 près de 64 millions de trains.km, dont 59,6 millions pour le transport de marchandises (celui-ci étant réalisé par seulement 23 entreprises ferroviaires, 4 entreprises ayant exclusivement réalisé des acheminements logistiques et activités de travaux effectués pour le compte des gestionnaires d'infrastructure ferroviaire).

L'offre de trains.km effectués pour le transport de marchandises est restée stable (- 0,4 % entre 2018 et 2019), mais reste en repli de 7,5 % par rapport à l'année 2017, qui n'a pas connu de mouvement social de grande ampleur comme l'année 2018.

Figure 80 – Répartition des trains.km par entreprise ferroviaire de transport de marchandises



Sources : ART d'après entreprises ferroviaires et SNCF Réseau

Périmètre : Ensemble des trains.km commerciaux de transport de marchandises (hors travaux), 23 entreprises ferroviaires en 2019.

⁵⁴ Est considérée comme active toute entreprise détentrice d'un certificat de sécurité valide auprès de l'EPSF et ayant réalisé des circulations sur le RFN.

⁵⁵ Cet opérateur était auparavant actif sur le RFN comme candidat autorisé, avant d'obtenir un certificat de sécurité auprès de l'EPSF en juin 2019.

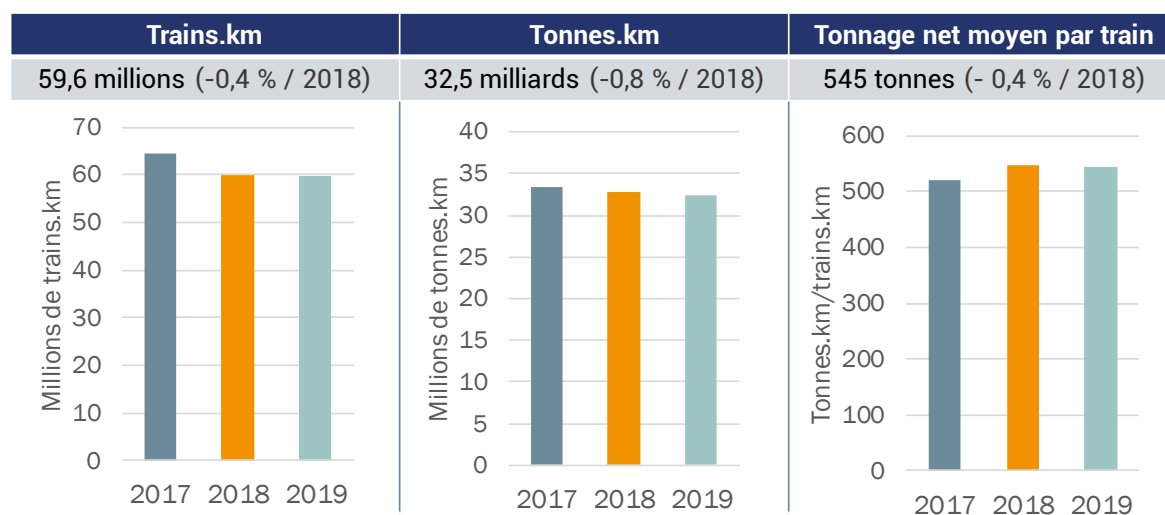
⁵⁶ Hors circulations effectuées directement par les gestionnaires d'infrastructure.

Le marché reste concentré sur un nombre restreint d'acteurs. En effet, les 5 premières entreprises ferroviaires réalisent plus de 90 % des trains.km et les 11 premières totalisent 99 % des trains.km. Si l'opérateur historique Fret SNCF voit sa part de marché s'éroder progressivement de 4 points de pourcentage depuis 2017, le groupe SNCF⁵⁷ et ses filiales assurent toujours en 2019 près de 75 % du transport de fret ferroviaire.

8.2. Le transport de marchandises est resté stable en 2019

A l'instar des trains.km, le trafic de fret exprimé en tonnes.km connaît une stagnation pour s'établir à 32,5 milliards (légère baisse de - 0,8 % par rapport à 2018). On note en conséquence une stabilité du tonnage net moyen⁵⁸ par train entre les 2 années.

Figure 81 – Trains.km, tonnes.km et tonnage net moyen par train du transport de marchandises entre 2017 et 2019



Sources : ART d'après entreprises ferroviaires et SNCF Réseau

Périmètre : Ensemble des entreprises ferroviaires ayant réalisé du transport de marchandises (23 entreprises en 2019).

Entre 2018 et 2019, la répartition du trafic par type de parcours reste inchangée : le transport domestique représente 64 % des tonnes.km, contre 26 % de trafic international et 10 % de trafic en transit.

Le transport combiné⁵⁹ connaît en 2019 un recul marqué de 4,1 %, contrairement au transport global de marchandises (-0,8 %), du fait d'une stabilité en parallèle du trafic en conditionnement « conventionnel » (+0,2 %). Ce dernier représente 78 % des tonnes.km transportées, contre 22 % de tonnes.km pour le transport combiné.

La relative stabilité du trafic global masque des évolutions très disparates entre catégories de marchandises (Figure 82). On note en effet un recul du transport de *Matières premières – matériaux de base* (- 4 %) qui représentent toujours le premier type de marchandises

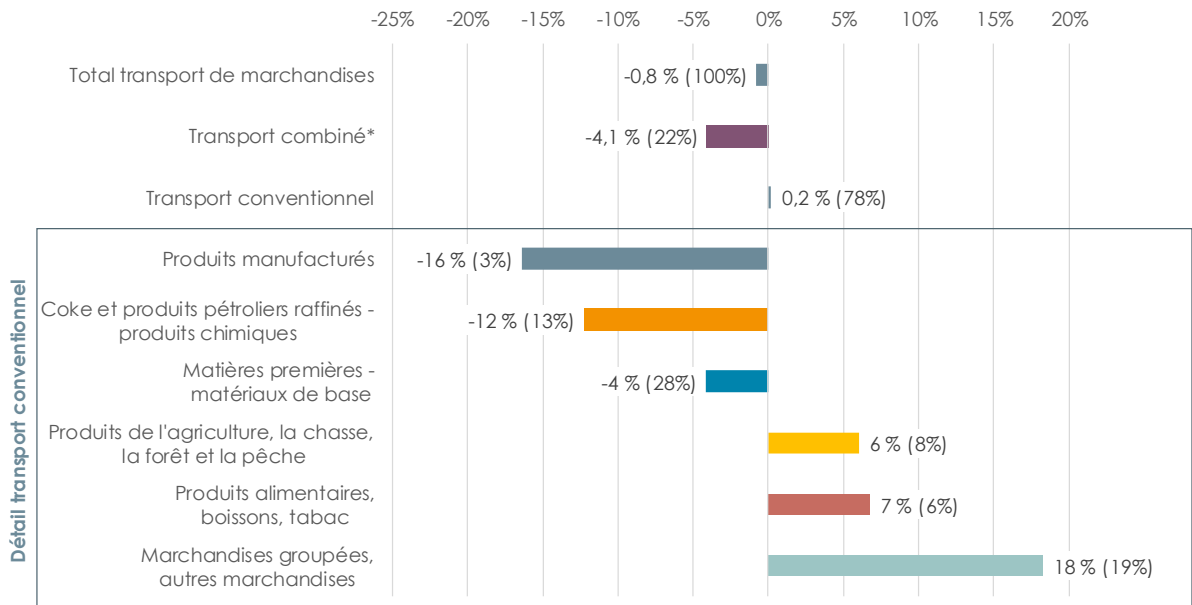
⁵⁷ Fret SNCF, Ecorail Transport, Naviland Cargo, Normandie Rail Service et VFLI.

⁵⁸ Le tonnage net moyen par train est déduit du ratio tonnes.km / trains.km, ce ratio étant pondéré par la distance.

⁵⁹ Transport combiné : transport ferroviaire intermodal rail-route, incluant le ferroutage (« transport combiné accompagné », soit avec transport de tracteur, remorque et chauffeur) et le « transport combiné non-accompagné » (transport simple d'unité de transport intermodal (UTI) ou de semi-remorque).

transportées avec 28 % du total. A contrario, les *produits alimentaires, boissons, tabac* et les *produits de l'agriculture, la chasse, la forêt et la pêche* progressent en 2019 de respectivement 7 % et 6 %.

Figure 82 – Evolution des tonnes.km entre 2018 et 2019 par catégorie type de conditionnement et type de marchandises⁶⁰ (poids de la catégorie en 2019 dans le total du transport de marchandises)



* La catégorie de marchandises n'est généralement pas connue pour le transport combiné. Le détail par catégorie de marchandises n'est ainsi pas disponible pour ce type de conditionnement. En effet les *marchandises groupées, autres marchandises* représenteraient 95 % des tonnes.km en 2018 et 80 % en 2019.

Sources : ART d'après entreprises ferroviaires

Lecture : en 2019, les *Produits alimentaires boissons, tabac* progressent en tonnes.km de 7 % et représentent 6 % de l'ensemble du trafic de marchandises en tonnes.km.

⁶⁰ Les catégories de marchandises sont fondées sur la nomenclature NST 2007 en 20 divisions. L'ensemble des tonnes.km du transport combiné ont été réunies en une seule catégorie spécifique dans ce rapport. Pour le transport combiné, la catégorie de marchandises n'est généralement pas connue. Les catégories 18, 19 et 20 ont été réunies en gris clair (marchandises groupées, non identifiables et autres marchandises).

8.3. Focus sur les autoroutes ferroviaires

Selon le ministère de la transition écologique⁶¹, les autoroutes ferroviaires sont « *des services de fret ferroviaire acheminant sur des wagons spécialisés des ensembles routiers ou des semi-remorques.* ». Les autoroutes ferroviaires nécessitent ainsi à la fois

- des trains spéciaux via soit des wagons plats surbaissés (système de « route roulante »), ou via des wagons à bogies standards (système Modalohr) ;
- des plateformes bimodales elles aussi spécifiques⁶² permettant le chargement et déchargement depuis ces wagons spéciaux des poids lourds (ou des semi-remorques sans tracteur).

L'acquisition des wagons spéciaux et la création de plateformes spécifiques nécessite des investissements potentiellement importants. En revanche, l'utilisation de ces trains, qui peuvent atteindre 800 mètres de long, peut se faire sur les lignes existantes du réseau ferré (avec parfois des adaptations nécessaires au gabarit des convois, notamment pour certains tunnels).

Ce service de ferroutage représente donc une part seulement du transport combiné rail-route, celui-ci intégrant aussi le transport direct de conteneurs maritimes et de caisses mobiles. En dehors des liaisons reliant les plateformes spécifiques pour des services d'autoroute ferroviaire, le ferroutage peut également se faire via un chargement direct par manutention des semi-remorques (utilisé notamment en France par les entreprises ferroviaires CFL Cargo et Euro Cargo Rail).

Trois axes principaux proposant des services d'autoroutes ferroviaires existent en France en 2019 (Figure 83) :

- L'axe « Méditerranée » reliant Bettembourg au Luxembourg à Barcelone en Espagne ;
- L'artère Nord-Est entre Calais et Languyon, connectée à l'axe Méditerranée ;
- L'autoroute ferroviaire Alpine (AFA) reliant sur 175 km Aiton en France à Orbassano en Italie. Cette autoroute est également connectée (depuis 2017) à l'axe Méditerranée.

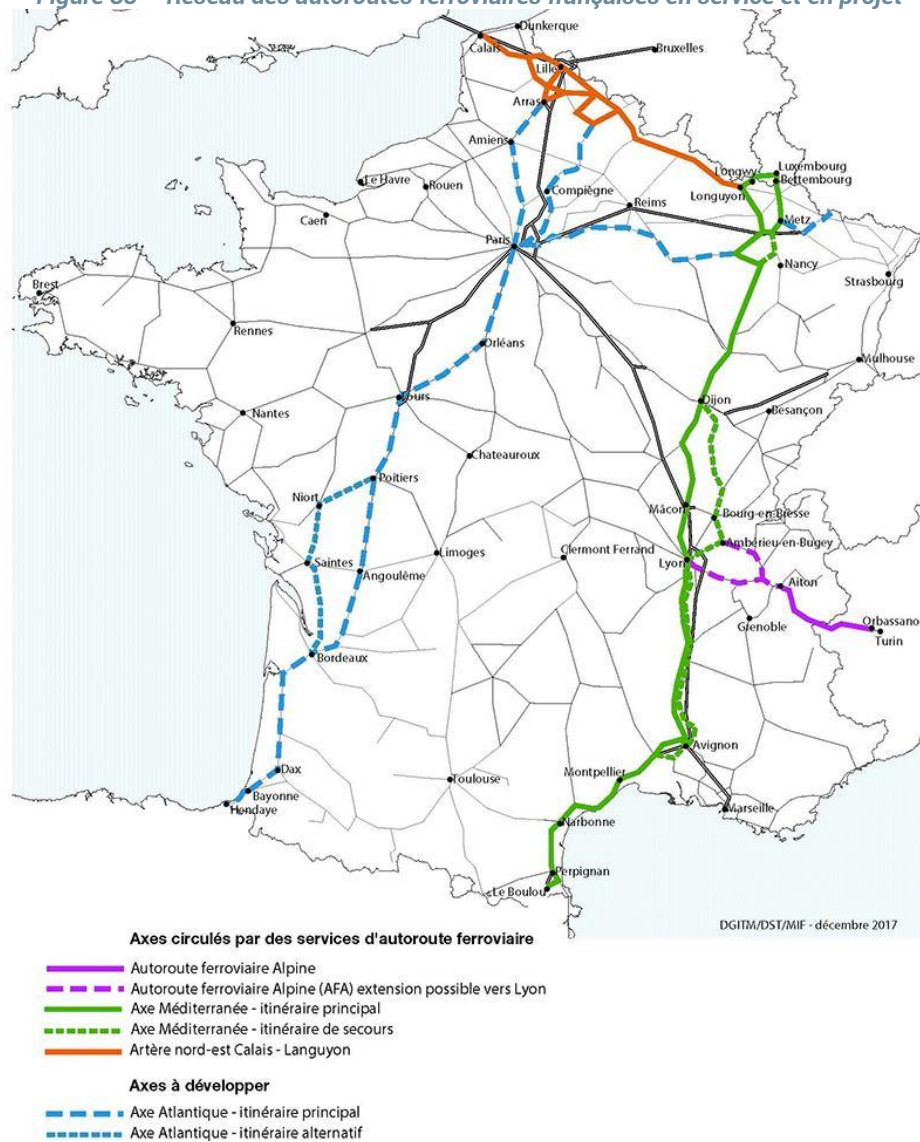
Deux entreprises ferroviaires proposent en 2019 un service d'autoroute ferroviaire : VIIA et Lorry Rail, filiales du groupe SNCF. La liaison Aiton – Orbassano est, quant à elle, exploitée par la société Autostrada Ferroviara Alpina, filiale de SNCF et de Trenitalia. Ces sociétés ont le statut de candidat autorisé. L'intégralité de l'activité de traction des autoroutes ferroviaires est ainsi assurée en 2019 par Fret SNCF.

Ces entreprises opèrent 10 liaisons ferroviaires en 2019, présentées en *Figure 84*. Le transport sur ces liaisons se fait exclusivement via des semi-remorques sans tracteur, à l'exception de la liaison entre Calais et Orbassano.

⁶¹ Voir page spécifique <https://www.ecologie.gouv.fr/autoroutes-ferroviaires>

⁶² Plateformes destinées au chargement de semi-remorques, composées de modules de transbordement automatisés, permettant l'optimisation du chargement des semi-remorques lors du pivotement des wagons spéciaux. Ces plateformes nécessitent en particulier un dimensionnement plus important pour le déchargement de wagons de type Modalohr par rapport au système de route roulante.

Figure 83 – Réseau des autoroutes ferroviaires françaises en service et en projet



Note : Réseau datant de 2017

Source : Direction générale des infrastructures, des transports et de la mer (DGITM)

Figure 84 – Liaisons opérées en 2019 par les sociétés VIA et Lorry Rail, et distance globales

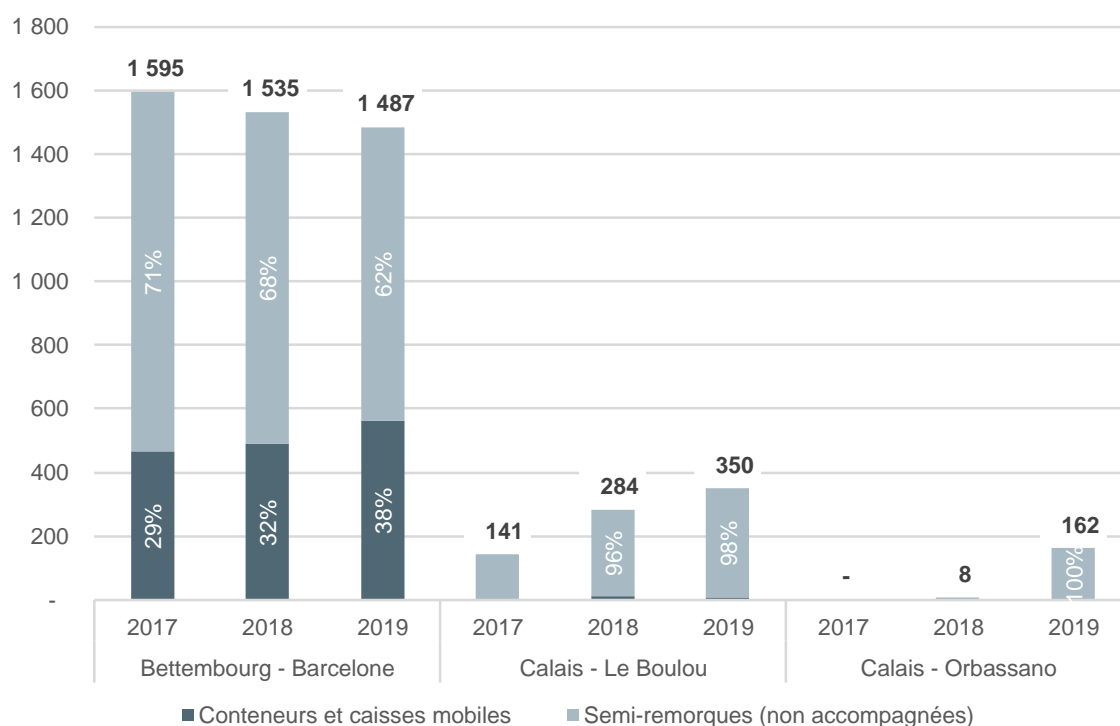
Autoroute ferroviaire	Liaison	Distance moyenne en km RFN
Bettembourg - Barcelone	BETTEMBOURG - BARCELONE	989
	BETTEMBOURG - LE BOULOU	1032
	BETTEMBOURG - PERPIGNAN	989
	BETTEMBOURG - SETE	880
Calais - Le Boulou	CALAIS - LE BOULOU	1470
	CALAIS - MACON	884
	CALAIS - SETE	1231
	MACON - LE BOULOU	586
Calais - Orbassano	MACON - SETE	427
	CALAIS - ORBASSANO	1074

Source : ART

Près de deux milliards de tonnes.km ont été transportées par le biais de services d'autoroutes ferroviaires en France en 2019, en progression de 9,4 % par rapport à 2018, et de 15,1 % par rapport à 2017 (Figure 85). Les liaisons Bettembourg-Barcelone, Calais-Le Boulou et Calais-Orbassano représentent respectivement 74,4 %, 17,5 % et 8,1 % des tonnes.km en 2019. L'augmentation de la demande globale depuis 2017 est due à une augmentation des marchandises transportées sur les autoroutes de Calais-Le Boulou et Calais-Orbassano alors que la demande chute sur l'autoroute ferroviaire Bettembourg-Barcelone, tout en restant la plus empruntée.

Le transport de semi-remorques est dominant par rapport au transport de conteneurs (71,5 % des tonnes.km en 2019). Malgré tout, on constate sur l'autoroute Bettembourg-Barcelone une chute importante du transport de semi-remorques entre 2017 et 2019 (-18 % entre 2019 et 2017), alors même que le transport de conteneurs croît sur cette même période (+20,5 % entre 2019 et 2017). Sur les deux autres autoroutes ferroviaires, le transport de semi-remorques reste très dominant.

Figure 85 – Tonnes.km (en millions) par autoroute ferroviaire en 2019



Lecture : En 2019, 1 487 millions de tonnes.km ont été transportées sur l'autoroute Bettembourg – Barcelone. 62 % de ces tonnes.km ont été acheminées par le biais de semi-remorques non accompagnées.

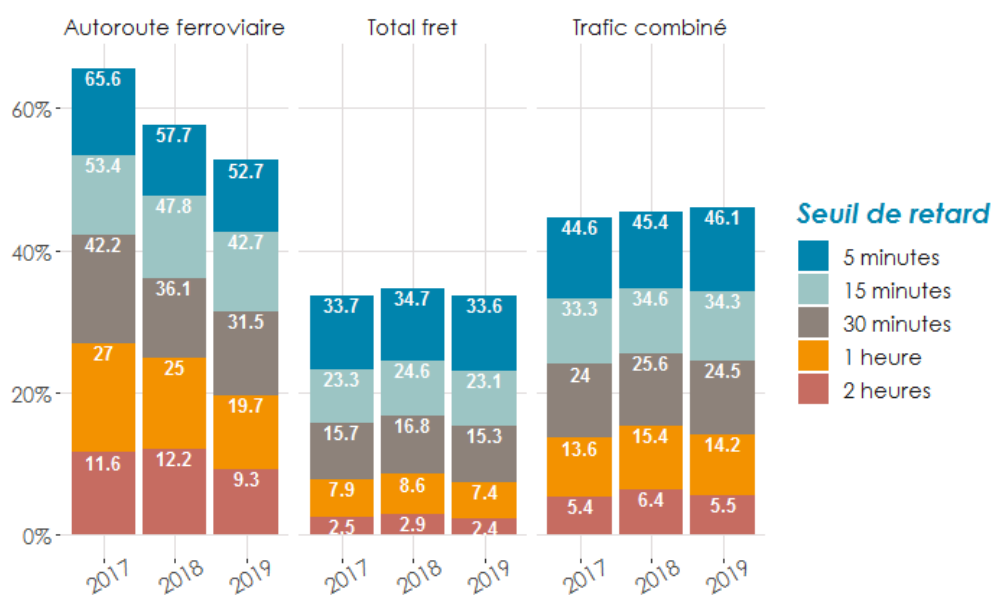
Source : ART

8.4. Ponctualité des trains de fret (qualité de service)

Après deux années de dégradations successives (2017 et 2018), la ponctualité des trains de fret est en amélioration en 2019, sans pour autant retrouver les niveaux des années 2016 et 2015 (Figure 86). En effet, le taux de retard au seuil de 60 minutes s'établit à 7,4 % en 2019, contre 8,6 % en 2018 ou 7,1 % en 2016.

La ponctualité des circulations sur les autoroutes ferroviaires et du trafic combiné est bien en-deçà de celle de l'ensemble de l'activité de fret ferroviaire. En effet, les taux de retard au terminus des circulations sur les autoroutes ferroviaires et du trafic combiné sont respectivement de 52,7 % et 46,1 %, contre 33,6 % pour le total du fret. Cependant, une amélioration notable de la ponctualité sur les autoroutes ferroviaires est à souligner, celle-ci progressant de 13 points de pourcentage entre 2017 et 2019.

Figure 86 – Taux de retard des trains de fret suivant le seuil considéré de 2017 à 2019



Sources : ART d'après SNCF Réseau

La vitesse commerciale des trains de fret était de 52 km/h en 2019. Cette vitesse moyenne est stable depuis 2015. La vitesse réalisée des trains de fret est proche de la vitesse théorique des sillons (vitesse théorique de 50 km/h).

La vitesse réalisée dépend de la distance parcourue par le train. Elle s'échelonne en moyenne de 67 km/h pour les longues distances (supérieures à 750 km) à 45 km/h pour les courtes distances (moins de 100 km).

Figure 87 – Vitesse théorique vs vitesse commerciale des trains de fret en 2019

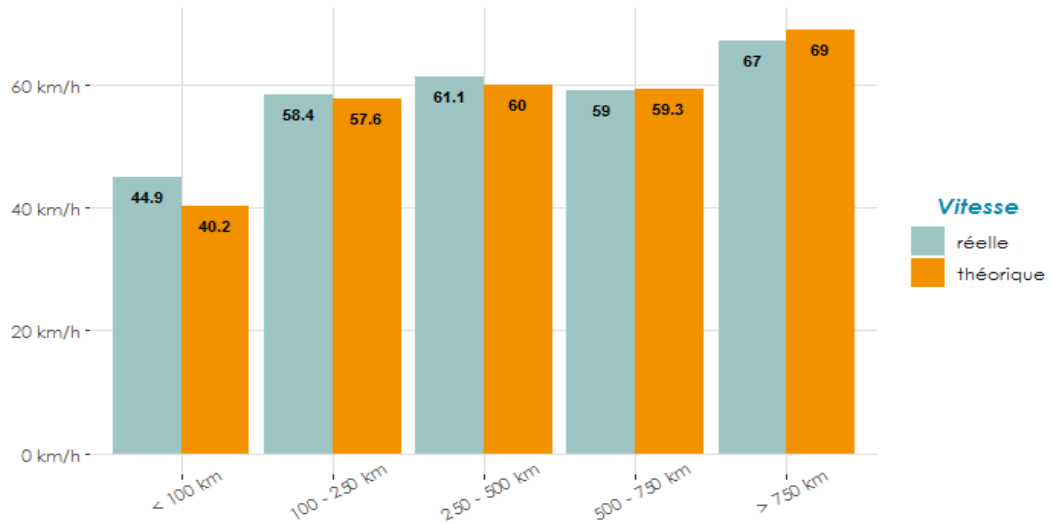
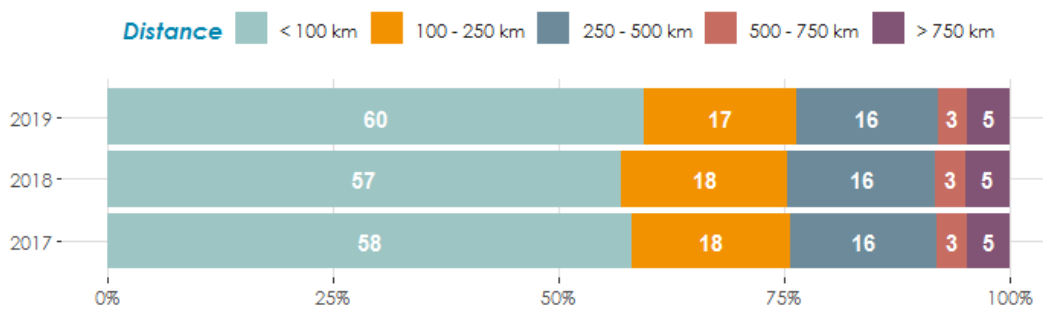


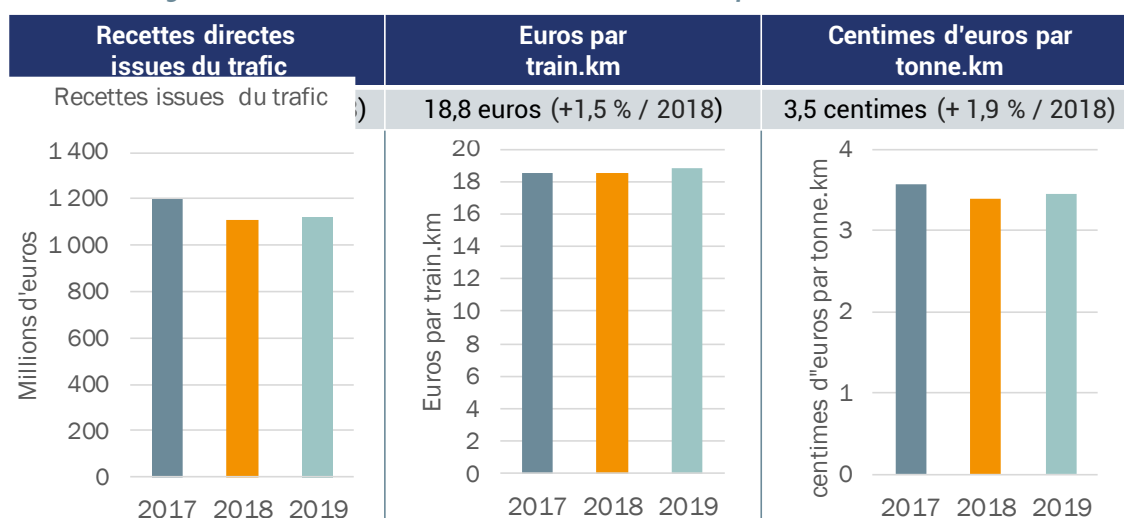
Figure 88 – Répartition des circulations suivant la distance parcourue



8.5. Résultats économiques du transport de marchandises

En 2019, les recettes directes issues du trafic perçues par les 23 entreprises ferroviaires de marchandises sur le RFN⁶³ s'élèvent à 1,1 milliard d'euros, en légère hausse de 1,1 % par rapport à 2018 (Figure 89). Les recettes de l'année 2019 restent en recul de 73 millions d'euros par rapport à 2017 (année non affectée par des mouvements sociaux de grande ampleur). Cette baisse est cohérente avec la perte de chiffre d'affaires déclarée par les entreprises ferroviaires lors des grèves de décembre 2019 et janvier 2020⁶⁴ (perte estimée à 100 millions d'euros).

Figure 89 – Recettes directes issues du trafic et ratios par train.km et tonne.km



Périmètre : entreprises ferroviaires de marchandises (23 entreprises en 2019)

Sources : ART d'après entreprises ferroviaires

Les redevances liées aux prestations minimales⁶⁵ acquittées par ces mêmes 23 entreprises ferroviaires à SNCF Réseau sont en baisse de -24,4 % par rapport à 2018, soit 8,4 % des recettes réalisées sur le RFN (Figure 90).

Figure 90 – Résultats économiques comparés du transport ferroviaire de marchandises

	Revenus issus du trafic		Péages** (prestations minimales)		Compensation fret		Péages sur revenus
	millions d'euros	évolution 2019/2018	millions d'euros	évolution 2019/2018	millions d'euros	évolution 2019/2018	%
Entreprises ferroviaires de marchandises	1 123	1,1%	94,6	-24,4%	ND	ND	8,4%
Autres fret et travaux*	ND	ND	28,7	29,7%	ND	ND	ND
Total fret et travaux	ND	ND	123,3	-16,3%	82	26,9%	ND

* Dont entreprises ferroviaires de travaux, candidats autorisés et gestionnaires d'infrastructure

** Redevance de circulation, redevance de circulation électrique, redevance pour le transport et la distribution de l'énergie de traction composante A

Sources : ART d'après entreprises ferroviaires et SNCF Réseau

⁶³ Afin d'obtenir des ratios pertinents avec les statistiques de trafic (trains.km et tonnes.km), les recettes sont retraitées afin d'exclure le chiffre d'affaires lié aux tractions faites en dehors du RFN.

⁶⁴ Voir section 8.6 les résultats de l'enquête réalisée auprès des entreprises ferroviaires sur les mouvements sociaux des mois de décembre 2019 et janvier 2020

⁶⁵ Redevance de circulation, redevance de circulation électrique, redevance pour le transport et la distribution de l'énergie de traction composante A

Cette forte diminution est, pour partie, liée à une évolution en 2019 de la facturation : les redevances sont désormais directement payées par les candidats autorisés à l'origine de la commande des sillons⁶⁶. Par conséquent, la baisse des redevances payées par les entreprises ferroviaires de marchandises est en partie compensée par une hausse des péages facturés aux candidats.

Au global, les redevances perçues par SNCF Réseau en 2019 pour l'ensemble de l'activité « fret et travaux » baissent de 24 millions d'euros. **La hausse de 17 millions d'euros de la « compensation fret »⁶⁷ versée par l'Etat à SNCF Réseau n'est pas suffisante pour couvrir la baisse des péages perçus.** Par conséquent, les revenus du gestionnaire d'infrastructure liés à cette activité se contractent de -3,2 % en 2019.

8.6. Enquête auprès des entreprises ferroviaires sur les mouvements sociaux de décembre 2019 et janvier 2020

Dans le cadre de sa mission d'observation des marchés, l'Autorité de régulation des transports (ART) a interrogé les entreprises de fret ferroviaire (ainsi que les candidats autorisés) afin d'évaluer l'impact des mouvements sociaux survenus au cours des mois de décembre 2019 et janvier 2020. Les estimations de cette section sont basées sur les réponses des opérateurs⁶⁸.

Le suivi effectué par la direction de la SNCF montre un mouvement social très suivi au sein du groupe au début du mois de décembre. Le nombre de grévistes a ensuite diminué très rapidement, malgré deux pointes lors des manifestations des 17 décembre 2019 et 9 janvier 2020. Le mouvement a également été suivi de manière très diverse par les différentes catégories d'agents : il a été très suivi par les conducteurs et contrôleurs, moins par les aiguilleurs.

Les mouvements sociaux au sein de SNCF Réseau ont impacté le transport ferroviaire de voyageurs et de fret en France au travers de deux effets :

- une baisse de la capacité de gestion opérationnelle des circulations de SNCF Réseau sur le RFN ainsi que sur les installations de service sous son contrôle (gares, triages, voies de services, ...),
- une moindre capacité de traitement des demandes de sillons des entreprises ferroviaires et candidats autorisés au cours de cette période.

Selon treize des dix-sept opérateurs ferroviaires ayant répondu au questionnaire de l'Autorité (représentant 93 % des trains.km en 2018), la suppression de sillons par le gestionnaire d'infrastructure est la cause principale de suppressions de circulations et/ou de retards conséquents au cours de la période de mouvements sociaux. Les fermetures de lignes et de postes d'aiguillages figurent comme premières causes de suppression de sillons. Fret SNCF

⁶⁶ En 2018, seule la redevance de réservation était facturée aux candidats.

⁶⁷ Cette compensation vise à couvrir les coûts directement imputables aux circulations fret.

⁶⁸ nb : si 20 entreprises ferroviaires et 7 candidats autorisés ont été sollicités, la restitution des réponses au questionnaire s'appuie sur les réponses de 17 opérateurs ferroviaires au 16 mars 2020 (12 entreprises ferroviaires et 5 candidats autorisés), dont l'opérateur historique Fret SNCF. Les opérateurs ayant répondu représentent ainsi 96 % des volumes de trains.km opérés en 2018.

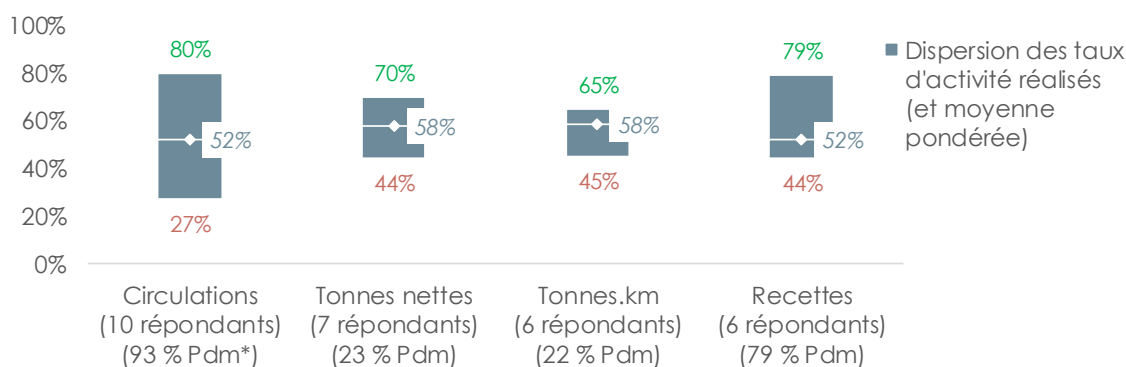
signale aussi dans son cas un nombre important de circulations non réalisées en raison de chauffeurs en grève (environ 30 % des circulations de l'entreprises).

Les opérateurs du fret ferroviaire ont indiqué que seules 52 % des circulations prévues sur les deux mois de décembre 2019 et janvier 2020 ont été réalisées (le taux des circulations maintenues variant de 27 % à 80 % selon les acteurs).

Les opérateurs indiquent également avoir subi des difficultés de communication avec SNCF Réseau qui n'ont pas toujours permis de redéployer au mieux les trains de fret à temps. Lorsqu'un report modal a été possible, le choix d'un transport alternatif par le mode routier a été signalé comme la solution retenue par un grand nombre de clients des entreprises ferroviaires.

Pendant les grèves, les opérateurs ont maintenu le tonnage moyen par train⁶⁹. Ce dernier s'est élevé à 648 T/train, plus élevé que le tonnage moyen par train constaté au global de l'année 2017 (519 T/train), mais très proche du tonnage moyen observé pour les années 2017 et 2018 (645 T/train).

Figure 91 – Variation par acteur du taux de réalisation des circulations programmées et de l'activité commandée (en tonnes, tonnes.km et recettes) sur les mois de décembre 2019 et janvier 2020



Source : Enquête auprès des opérateurs de fret ferroviaire

Lecture : Sur dix répondants représentatifs de 93 % de l'activité globale de transport de fret (*Pdm : part de marché en trains.km), le taux d'activité réalisé en période de grève exprimé en nombre de circulations effectives par rapport à l'offre programmée varie de 27 % à 80 %. Le taux de réalisation moyen est de 52 %.

Le chiffre d'affaires réalisé ne s'élève, selon les acteurs, qu'à 97 millions d'euros pour un chiffre d'affaires prévisionnel de 188 millions d'euros durant cette période (les réponses variant de 44 à 79 % du chiffre d'affaires commandé réalisé).

À la suite des mouvements sociaux des mois de décembre 2019 et janvier 2020, sur neuf opérateurs ayant répondu à la question de leur situation financière « avant et après grève », un seul déclare avoir été en situation financière difficile avant la période de mouvements sociaux ; trois opérateurs supplémentaires ont déclaré être dans une situation financière difficile depuis. Au total, ces quatre opérateurs ferroviaires en difficulté consécutivement aux mouvements sociaux représentent 62 % des parts de marché en trains.km en 2018.

⁶⁹ Volume de tonnes nettes transportées divisé par le nombre de circulations effectuées. L'indicateur est mesuré sur le périmètre des sept entreprises ayant transmis des données pour le calcul des indicateurs en tonnes et tonnes.km.

GLOSSAIRE

Libellé	Sigle(s) / unité(s)	Définition
Âge moyen d'une voie du réseau	années	Pour les voies de SNCF Réseau, l'âge moyen d'une voie correspond à l'âge moyen des composants pondéré par le poids économique de chacun (le rail représente 22,6 %, les traverses 41,9 % et le ballast le reste). Cet indicateur permet de suivre les effets de la régénération du réseau.
Annulations partielles	-	Circulations réalisées le jour J mais n'ayant pas effectué la totalité du parcours prévu dans le plan de transport publié à J-1 17h.
Annulations totales	-	Circulations non effectuées le jour J alors qu'elles étaient prévues dans le plan de transport arrêté à J-1 17h.
Autorité de régulation des transports	ART	Autorité publique indépendante en charge de la régulation économique du transport ferroviaire, du transport guidé (RATP) en région Ile-de-France, du transport collectif routier de personnes, du contrôle des autoroutes concédées, des redevances aéroportuaires ainsi que des données et services de mobilité.
Autorité organisatrice de la mobilité	AOM	Personne publique (Etat, collectivité territoriale ou groupement de collectivités) chargée d'instituer et d'organiser un service de transport public, régulier ou à la demande. En matière de transport ferroviaire de voyageurs, les AOM sont (1) les Régions pour les services TER, (2) le syndicat de transport Ile-de-France Mobilités (anciennement STIF) pour les services Transilien, (3) l'Etat et plus précisément la mission "autorité organisatrice des trains d'équilibre du territoire" au sein du Ministère des transports (DGITM) pour les services TET (Intercités).
Candidat	-	Un candidat désigne une organisation ayant des raisons commerciales ou de service public d'acquérir des capacités d'infrastructure. Un candidat peut notamment être une entreprise ferroviaire, un groupement d'EF, une autorité organisatrice de transport ferroviaire, un opérateur de transport combiné, un port, un chargeur, un transitaire. Afin de pouvoir demander des capacités de circulation en vue de les mettre à disposition d'une ou de plusieurs entreprises ferroviaires pour assurer les services de transport qu'il organise, le candidat qui n'aurait pas le statut d'entreprise ferroviaire doit signer avec SNCF Réseau un contrat d'attribution de sillons sur le réseau ferré national. Tout candidat peut également demander à accéder et à utiliser les installations de service décrites au DRR.
Cantonnement	-	Le cantonnement ou « block » consiste à maintenir une distance derrière un train. La ligne est divisée en cantons dans lequel n'est admis en principe qu'un seul train. Chaque canton est protégé par un signal, appelé signal de cantonnement, permettant l'arrêt des trains et leur protection. Plusieurs systèmes de cantonnement existent : par transmission voie-machine, par block automatique, par block manuel ou par téléphone.
Capacité d'emport moyenne	nombre de sièges	Nombre de places assises commercialisées par circulation de train.
Capacité de circulation	-	Voir « sillon ».
Circulations effectives	-	Circulations effectivement réalisées en totalité ou partiellement.

Libellé	Sigle(s) / unité(s)	Définition
Circulations commerciales	-	Circulations de train à vocation commerciale : les trains transportant des voyageurs ou effectuant un transport de marchandises.
Circulations non commerciales	-	Circulations de train à vocation technique (dont "haut-le-pied") : les trains n'effectuant pas de transport de voyageurs ni de marchandises
Circulations programmées	-	Circulations ouvertes à la commercialisation.
Classification SNCF Réseau des lignes et des voies (le classement SNCF Réseau suit une méthode UIC)	-	<p>SNCF Réseau a établi une classification des lignes ferroviaires en fonction des charges de trafic supportées par l'infrastructure ainsi que du type de trafic en suivant une méthode UIC. Le groupe 1 correspond à des lignes très chargées et, à l'opposé, le groupe 9 correspond à des lignes très faiblement chargées.</p> <p>Les lignes à grande vitesse font l'objet d'une classe séparée, les grandes lignes du réseau ferré national appartiennent en principe aux groupes 1 à 4, à l'exception de certains axes, notamment transversaux, qui relèvent des groupes 5 à 6. Les voies faiblement chargées des groupes 7 à 9, avec voyageurs (AV) ou sans voyageurs (SV), correspondent en général au réseau capillaire, généralement régional.</p> <p>Le réseau structurant est défini comme l'ensemble des lignes à grande vitesse, du réseau ferré en Île-de-France et de l'ensemble des lignes classées dans les catégories UIC 1 à 6.</p> <p>Les lignes de catégorie 7 à 9 sont souvent dénommées « petites lignes » ou lignes de desserte fine du territoire.</p>
Contributions publiques versées aux EF	€ HT	Concours publics composés des compensations tarifaires (toutes les activités sont concernées) et des compensations forfaitaires d'équilibre (pour les services conventionnés uniquement : TER, Transilien, Intercités).
Demande au service	DS	Demande de sillon(s) effectuée entre décembre A-2 et avril A-1, pour l'horaire de service A.
Demande de sillon de dernière minute	DSDM	Demande de sillon effectuée, en cours d'horaire de service, entre J-7 et J, J étant le jour de circulation du train.
Demande de sillon en adaptation	DSA	Demande de sillon(s) effectuée à partir d'octobre A-1 et jusqu'à 8 jours avant la circulation.
Demande tardive au service	DTS	Demande de sillon(s) effectuée entre avril A-1 et octobre A-1, pour l'horaire de service A.
Déprogrammations	-	Solde entre les circulations programmées (ouvertes à la commercialisation) et les circulations prévues à J-1 17h.
Distance moyenne par passager	km	Distance moyenne parcourue sur le RFN par un passager pour chaque liaison effectuée (i.e. pour chaque trajet dans un train hors correspondance). Si le passager emprunte deux trains, la distance moyenne se calcule pour chaque train et non au total du déplacement.
Document de référence du réseau	DRR	Document précisant, de manière détaillée, les règles générales d'accès à l'infrastructure, les délais, les procédures et les critères relatifs aux systèmes de tarification et de répartition des capacités d'infrastructure, y compris toutes les autres informations nécessaires pour permettre l'introduction de demandes de capacités d'infrastructure (sillons).

Libellé	Sigle(s) / unité(s)	Définition
Entreprise ferroviaire	EF	Une entreprise ferroviaire désigne toute entreprise à statut privé ou public, qui a notamment obtenu une licence et un certificat de sécurité conformément à la législation applicable, fournissant des prestations de transport de marchandises ou de voyageurs par chemin de fer, la traction devant obligatoirement être assurée par cette entreprise ; ce terme recouvre aussi les entreprises qui assurent uniquement la traction.
Gestionnaire d'infrastructure	GI	Un GI désigne toute entité ou toute entreprise chargée notamment de la gestion et de l'entretien de l'infrastructure ferroviaire, y compris la gestion du trafic, et du système de signalisation et de contrôle-commande. SNCF Réseau est le GI principal en charge du réseau ferré national (RFN).
Horaire de service	HDS	L'horaire de service de l'année A correspond à une période de douze mois à compter du deuxième samedi de décembre à minuit de l'année A-1. HDS 2015 : du 14 décembre 2014 au 12 décembre 2015 HDS 2016 : du 13 décembre 2015 au 10 décembre 2016 HDS 2017 : du 11 décembre 2016 au 9 décembre 2017 HDS 2018 : du 10 décembre 2017 au 8 décembre 2018 HDS 2019 : du 9 décembre 2018 au 14 décembre 2019
Indice de Consistance des Voies	ICV	L'indice de consistance des voies est un indicateur spécifique à SNCF Réseau, qui permet de coter les infrastructures entre 0 et 100. Un indice de 100 indique une infrastructure en état neuf. Un indice de 10 indique une infrastructure en fin de vie (la durée de vie résiduelle est nulle). La note 0 n'est atteinte qu'après 5 ans supplémentaires. D'après un rapport de la Cour des Comptes de Décembre 2018, « SNCF Réseau considère qu'un ICV de 55 constitue un objectif à atteindre pour la pérennité du patrimoine. En effet, un maintien continu d'un patrimoine global à un ICV inférieur à cette valeur conduit à une situation où le patrimoine se détériore irréversiblement et à un risque futur de ne pas savoir faire face, d'un point de vue industriel, à un programme réaliste de régénération ».
Liaison	-	Une liaison est, selon la définition de l'Autorité, un trajet <u>sans correspondance</u> entre deux gares. Autrement dit, il s'agit d'un trajet effectué par un seul train. Ainsi, lorsqu'un voyage nécessite de faire des correspondances, il se décompose en plusieurs liaisons, chaque liaison étant le trajet effectué dans chaque train distinct. Le voyage complet se définit alors comme une O/D (voir définition).
Liaison radiale	-	Il s'agit d'une liaison reliant la ville de Paris à une autre commune française.
Liaison transversale	-	Il s'agit d'une liaison entre deux communes hors Paris.

Libellé	Sigle(s) / unité(s)	Définition
Ligne	-	<p>Ce terme est utilisé pour désigner 3 notions distinctes, ce qui peut induire des difficultés de compréhension entre les parties prenantes :</p> <p>a) Une ligne peut tout d'abord désigner une portion du réseau ferré entre un point A et un point B. C'est alors la somme de plusieurs sections de ligne. Une ligne peut être composée d'une seule voie ou de plusieurs voies, elle peut être électrifiée ou non électrifiée.</p> <p>b) Définition ART d'une ligne, s'agissant d'un service ferroviaire : une ligne est définie par (1) une origine et une destination finale, et (2) une politique commerciale d'arrêts unique et constante pour l'ensemble des arrêts desservis. Sont donc comptabilisés en lignes distinctes les services différents ayant une même origine et destination finale (exemple : service direct, service omnibus). une ligne comporte un nombre déterminé de liaisons (voir définition ART d'une liaison).</p> <p>Exemple : la ligne de TGV qui effectue le parcours Paris Gare-de-Lyon / Lyon Part-Dieu / Lyon Perrache, sans autres arrêts en gares que ceux qui viennent d'être cités, comporte 3 liaisons : (1) Paris Gare-de-Lyon / Lyon Part-Dieu ; (2) Paris Gare-de-Lyon / Lyon Perrache ; (3) Lyon Part-Dieu / Lyon Perrache.</p> <p>c) Définition des Autorités organisatrices de la mobilité (AOM) : dans les conventions TER/TET, une ligne désigne généralement un groupement de parcours de trains reliant deux gares d'importance significative. Cette définition se rapproche de celle d'une sous-relation (voir définition). La principale différence avec la définition de l'ART réside dans le fait que l'ART distingue les services directs/semi-directs/omnibus.</p>
Ligne à grande vitesse	LGV	Portion du réseau ferré national sur laquelle les trains peuvent circuler à une vitesse supérieure à 220 km/h.
Ligne classique	LC	Portion du réseau ferré national sur laquelle les trains circulent à une vitesse inférieure à 220 km/h.
Minutes.passagers		Unité de mesure correspondant au temps perdu par les passagers affectés par des retards. Sont comptabilisées uniquement les minutes perdues par les passagers ayant subi un retard supérieur à 5min00s.
Opérateur ferroviaire de proximité	OFF	Expression désignant une TPE ou PME réalisant ou organisant des trafics ferroviaires à une échelle locale par opposition aux opérateurs effectuant des trafics longue distance sur de grands axes. Certains OFF peuvent être également PGI (prestataire gestionnaire d'infrastructure), ou encore entreprise ferroviaire. A noter qu'il n'existe pas de critères univoques permettant de considérer une entreprise comme étant un OFF.
Opérateur de transport combiné	OTC	Opérateur assurant des prestations d'interface entre le transport ferroviaire et un autre mode (route ou maritime). L'OTC assure le plus souvent la commande de sillon auprès de SNCF Réseau et parfois directement la traction.
Origine-destination	OD / O-D / O/D	Une O/D est un trajet effectué par un passager (ou par une marchandise) entre un point A (origine) et un point B (destination). La réalisation d'une O/D peut parfois nécessiter des correspondances. Dans ce cas, une O/D équivaut à une succession de plusieurs liaisons. Autrement dit, une O/D = une liaison uniquement s'il n'y a pas de correspondance.

Libellé	Sigle(s) / unité(s)	Définition
Parcours moyen de train	km	Distance moyenne parcourue par un train pour une circulation commerciale, depuis sa gare d'origine à sa gare de terminus.
Passagers.kilomètres	pax.km / vk	Unité de mesure correspondant au déplacement d'un passager sur un km.
« Petites lignes »		Ou lignes de desserte fine du territoire, constituées des lignes de catégories 7 à 9 - voir <i>Petites lignes ferroviaires : des plans d'action régionaux</i> (février 2020) et le rapport Philizot annexé
Péage acquitté par les EF à SNCF Réseau	€ HT	Montant perçu par SNCF Réseau auprès des entreprises ferroviaires au titre de prestations régulées : inclut la redevance de réservation, de circulation, de circulation électrique et redevance quai. Ce montant n'inclut pas la redevance d'accès, acquittée par l'Etat (pour TER et TET) et par IDF Mobilités (pour Transilien), et n'inclut pas non plus les prestations complémentaires/optionnelles facturées par SNCF Réseau (prestations non régulées).
Prestataire gestionnaire d'infrastructure	PGI	Entreprise qui réalise des prestations de rénovation, d'entretien et/ou de gestion de l'infrastructure ferroviaire
Programme général des fenêtres de travaux	PGF	Le PGF décrit les fenêtres et capacités allouées pour les travaux relatifs à l'HDS A. Il est publié en décembre A-2 afin que les EF et candidats puissent effectuer leurs demandes au service en connaissant les périodes d'indisponibilité dues aux travaux.
Redevance Gares de Voyageurs acquittée par les EF	€ HT	Montant perçu par SNCF Gares & Connexions au titre de la prestation de base, hors prestations complémentaires/optionnelles.
Région		Sauf mention contraire l'ensemble des statistiques d'offre ferroviaire, de fréquentation, de ponctualité et de résultats économiques sont mesurées sur le périmètre des Conventions régionales et non sur le périmètre administratif des régions.
Relation	-	Définition SNCF : il s'agit d'un découpage géographique de l'offre de service ferroviaire. Il regroupe des « sous-relations » qui sont des déclinaisons géographiques encore plus fines. Une relation englobe donc plusieurs politiques de dessertes et de très nombreuses liaisons différentes.
Réseau ferré national	RFN	Ensemble des lignes ferroviaires dont la propriété et la gestion ont été confiées à SNCF Réseau par la loi (ou de manière plus résiduelle à d'autres entités) et dont la consistance et les caractéristiques principales sont précisées par voie réglementaire. Le RFN <u>n'inclut pas</u> les Chemins de Fer de la Corse, le réseau RATP, les réseaux de transport guidé urbain (métro et tram), les lignes ferroviaires touristiques, les réseaux ferrés portuaires et les lignes ferroviaires « isolées ».
Retard	-	Sauf mention contraire, sont considérés en retard les trains de voyageurs dont l'écart horaire à l'arrivée au terminus du train est supérieur à 5 minutes et 0 seconde.
Section élémentaire de ligne	SEL	Portion du réseau ferré national définie par un Point Remarquable (PR) de début et un PR de fin, permettant d'en connaître la distance en kilomètre. Chaque section élémentaire est identifiée de façon unique par un numéro et se voit attribuée une classification. La liste des SEL du RFN est détaillée à l'annexe 6.6 du DRR.

Libellé	Sigle(s) / unité(s)	Définition
Sièges.kilomètres	sièges.km	Unité de mesure correspondant au déplacement d'un siège de train sur un km. Cette unité diffère parfois sensiblement du nombre de trains.km en fonction d'une part de la capacité d'emport du train (nombre de sièges par train) mais aussi par le fait que, sur certains sillons, les capacités par sillon soient doublées par l'apposition d'une rame supplémentaire. On parle alors d'unités multiples (UM), au lieu d'unités simples (US). Une unité multiple circule sur un sillon, tout comme une unité simple. De ce fait, elle n'augmente pas le nombre de trains.km.
Sillon	-	Capacité d'infrastructure requise pour faire circuler un train donné d'un point à un autre au cours d'une période donnée.
Sillon-jour	SJ	Sillon pour un jour donné.
Sous-relation	-	Définition SNCF : une sous-relation englobe plusieurs politiques de dessertes (donc plusieurs "lignes" au sens de la définition ART) entre deux gares terminus importantes et/ou géographiquement proches.
Taux d'annulations	%	Ratio annulations (totales) / circulations programmées
Taux de déprogrammations	%	Ratio déprogrammations / circulations programmées
Taux de retard	%	Ratio nombre de circulations en retard / circulations prévues à J-1 16h
Taux d'occupation	%	Ratio voyageurs.km/sièges.km
Trains circulés prévus à J-1 16h		Circulations programmées à J-1 16h
Trains d'équilibre du territoire	TET	Les TET sont les services ferroviaires publics d'intérêt national organisés par l'Etat conformément à l'article L. 2121-1 du code des transports. Du point de vue de l'utilisateur final, les TET sont regroupés sous l'appellation "Intercités".
Trains.kilomètres	trains.km	Unité de mesure correspondant au déplacement d'un train sur un km. Attention, les unités multiples et les unités simples sont comptabilisées de manière identique, puisqu'elles utilisent un seul sillon.
Trains.km commerciaux	trains.km	Nombre de kilomètres parcourus par les trains sur le RFN pour des circulations commerciales.
Trains.km non-commerciaux	trains.km	Nombre de kilomètres parcourus par les trains sur le RFN pour des circulations non-commerciales (HLP, circulations techniques, etc.)
UIC		Voir « Classification SNCF des lignes et des voies »
Voie	-	Une voie est composée de deux rails parallèles posés sur du ballast et reliés par une traverse. L'écartement standard des rails est de 1,435 mètre. Par exception, certaines voies disposent d'une largeur différente, c'est notamment le cas des voies métriques (écartement d'1 mètre). Une ligne de chemin de fer peut être composée d'une seule comme de plusieurs voies principales. Le nombre de kilomètres de voies est obtenu en multipliant le nombre de km de lignes par le nombre de voies constituant la ligne. Les voies principales sont dédiées à la circulation des trains, par opposition aux voies de service qui servent à des opérations techniques et au garage des trains pendant une durée déterminée.

Libellé	Sigle(s) / unité(s)	Définition
Voies hors d'âge		SNCF Réseau détermine une durée de vie théorique pour chaque composant de la voie. La qualification « voie hors d'âge » est déterminée sur la base des composants de la voie dont l'âge est au-delà du seuil de régénération défini dans la politique de régénération qui les concerne. Voir également la définition de l'âge du réseau.

01

Caractéristiques et degré d'utilisation du réseau ferré national (RFN)

105

Annexe 1.1 - Classification SNCF-Réseau du RFN

105

Annexe 1.2 - Demandes de capacités
sur le RFN en 2019

107

02

Résultats financiers 2019 du transport de voyageurs

109

Annexe 2.1 - Recettes par passager.km par activité

109

03

Bilan 2019 des services régionaux conventionnés (TER, Transilien et RER)

110

Annexe 3.1 - Concours publics et redevances
des activités régionales conventionnées
(hors RER RATP)

110

Annexe 3.2 - Contributions à l'évolution des revenus
de l'activité ferroviaire conventionnée

111

1. CARACTERISTIQUES LOCALES ET DEGRE D'UTILISATION DU RESEAU FERRE NATIONAL (RFN)

Annexe 1.1 - Classification SNCF-Réseau du RFN

Afin de permettre l'évaluation du réseau français en termes d'indicateurs économiques, les voies ferrées ont été classées par SNCF Réseau en différents groupes selon la nature et l'importance du trafic (SNCF, 1989). Cette classification s'applique aux seules voies classiques, les lignes à grande vitesse en raison d'une maintenance particulière bénéficient d'une classe particulière. La classification, établie suivant une méthodologie de l'Union Internationale des Chemins de Fer (fiche UIC 714R), est basée sur un trafic fictif calculée comme suit :

Trafic fictif = S x Tonnage fictif

où S est le coefficient de la qualité de la ligne. Il est égal à 1 pour les lignes sans trafic passagers, à 1,1 pour les lignes avec des trains de voyageurs circulant à une vitesse inférieure à 120 km/h, à 1,2 pour les lignes avec trafic voyageurs roulant à une vitesse comprise entre 120 km/h et 140 km/h, à 1,25 pour les lignes avec des trains de voyageurs à une vitesse supérieure à 140 km/h.

Le Tonnage fictif est calculé comme suit :

Tonnage fictif = Tv + Km x Tm + Kt x Tt

où Tv est la masse des trains de voyageurs (tonnes/jour), Tm est la masse des trains de marchandises (tonnes/jour), Tt est la masse des locomotives (tonnes/jour), Km est un coefficient pondérant la charge à l'essieu (1,15 en cas normal, 1,3 dans le cas de charge à l'essieu de 20 tonnes), Kt est une constante qui tient compte de l'agressivité des essieux des engins de traction et est égale à 1,4.

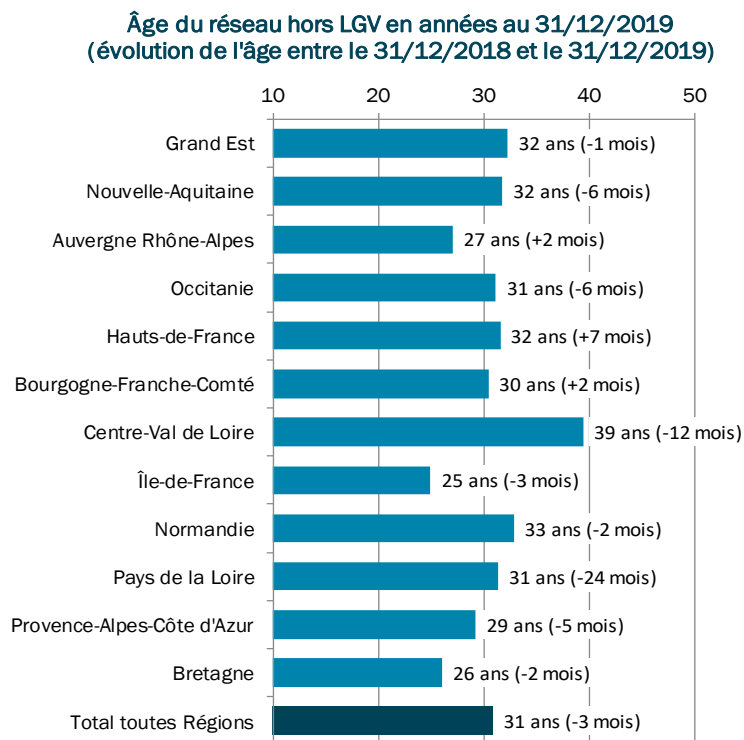
A partir de la valeur de trafic fictif, SNCF Réseau a établi la classification des groupes de lignes présentée dans le tableau 1. Cette classification, très proche de celle de la fiche UIC 714R, n'est pas parfaitement identique à celle-ci ; elle introduit notamment de nouvelles classes (7 à 9) pour les voies les moins circulées du réseau.

Le groupe 1 concerne les lignes les plus empruntées, en termes de trafic et de tonnage, sur le RFN ; il n'y a pas, actuellement, de lignes appartenant à cette classe. Le groupe 9 se compose des lignes très peu empruntées. Notons que pour les groupes 7 à 9, une dichotomie est faite pour dissocier ceux avec ou sans circulation de voyageurs. La politique de maintenance des lignes ferroviaires est basée sur ces caractéristiques de trafic.

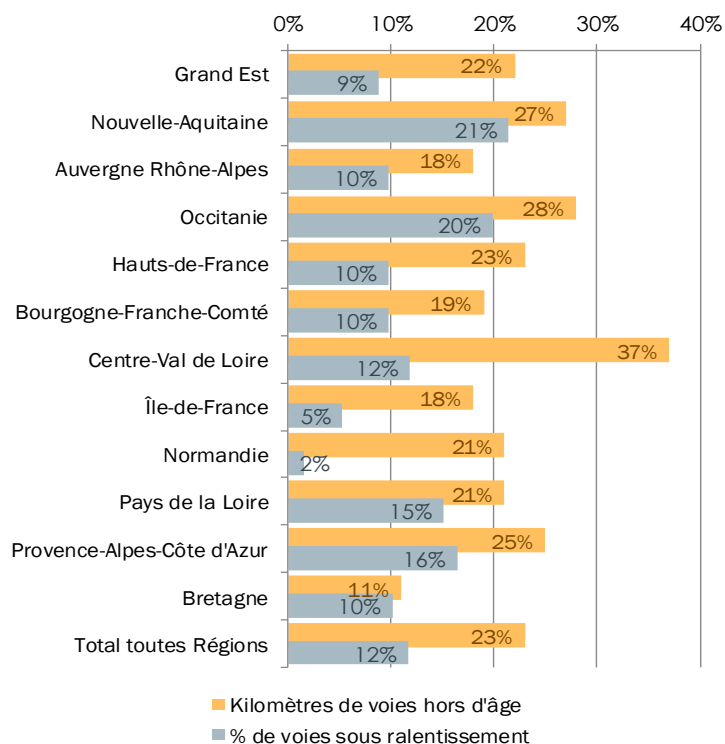
Figure 1 – classification SNCF Réseau établie suivant une méthodologie UIC

Classe SNCF- Réseau	Valeur de trafic fictif (Tf)
Groupe 1	Tf > 120 000
Groupe 2	120 000 ≥ Tf > 85 000
Groupe 3	85 000 ≥ Tf > 50 000
Groupe 4	50 000 ≥ Tf > 28 000
Groupe 5	28 000 ≥ Tf > 14 000
Groupe 6	14 000 ≥ Tf > 7 000
Groupe 7 avec et sans voyageurs	7 000 ≥ Tf > 3 500
Groupe 8 avec et sans voyageurs	3 500 ≥ Tf > 1 500
Groupe 9 avec et sans voyageurs	1 500 ≥ Tf

Figure 2 – Caractéristiques du réseau ferré hors LGV par Région au 31 décembre 2019 : âge du réseau hors LGV (à gauche), et pourcentage de voies hors d'âge et de voies sous ralentissement en 2019 (à droite)



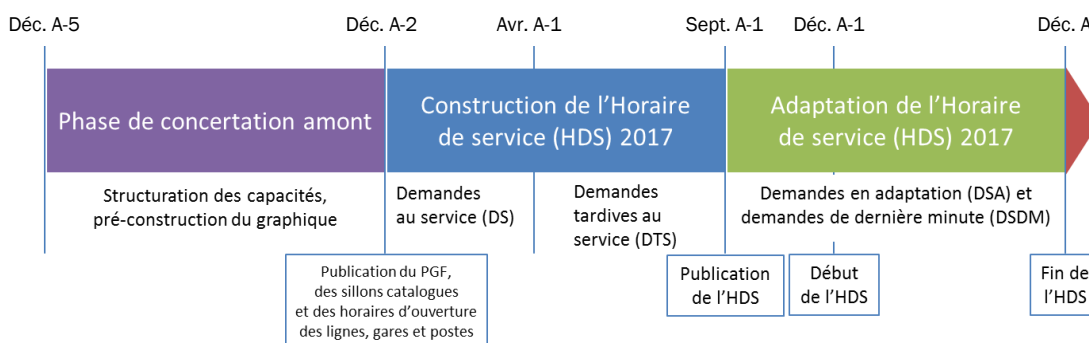
% de voies hors d'âge et de voies sous ralentissement



Source : ART d'après SNCF Réseau et autres gestionnaires d'infrastructure

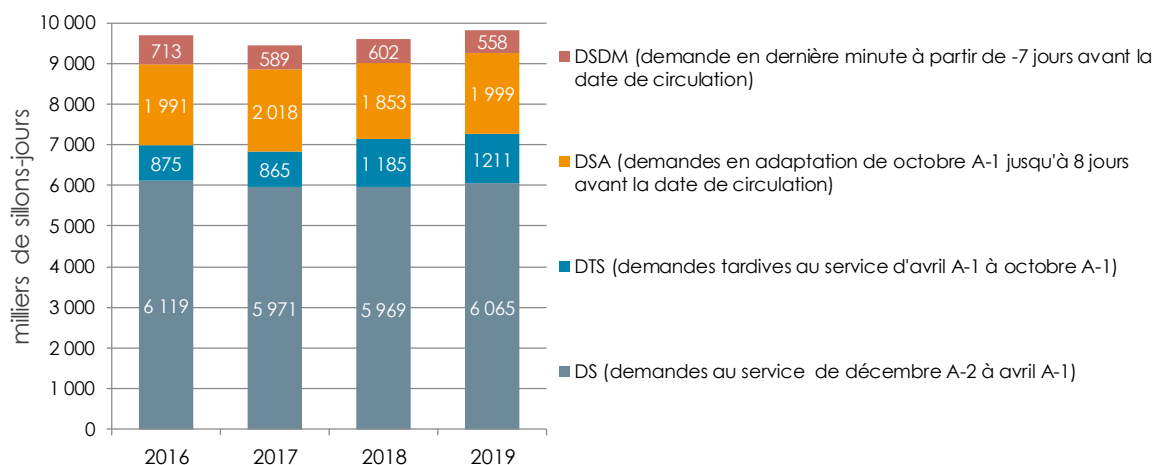
Annexe 1.2 – Demandes de capacités sur le RFN en 2019

Figure 3 Processus d'attribution des capacités de circulation (sillons)



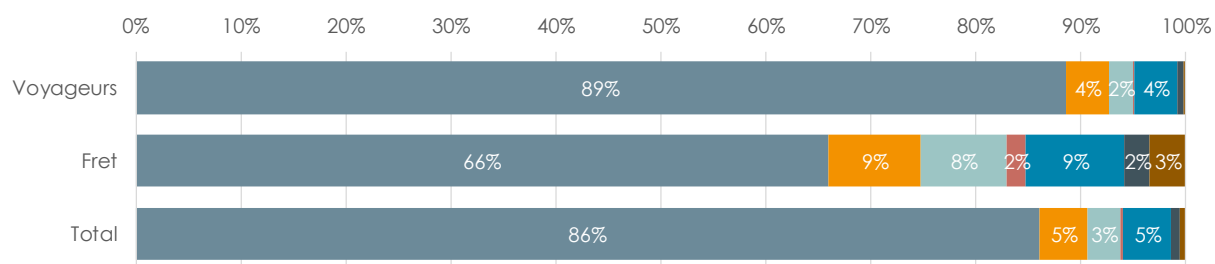
Source : Autorité de régulation des transports d'après SNCF Réseau

Figure 4 Répartition des demandes de capacités de circulation sur le RFN par type de demande (demandes de créations, suppressions et modifications exprimées en sillons.jours)



Source : Autorité de régulation des transports d'après SNCF Réseau

Figure 5 Répartition des sillons.jours demandés au service pour l'HDS 2019 selon la réponse apportée par SNCF Réseau à la publication de l'horaire de service (septembre 2018).



Nature de l'attribution à la publication de l'horaire de service (septembre 2018) :

- Attribués
- A l'étude
- Refus d'attribution
- Irrecevable
- Demande au service modifiée par une demande tardive au service dans la même vie du sillon
- Sans fiche de tracé, mise en réserve
- Non qualité de l'outil de suivi de production, ou non traité

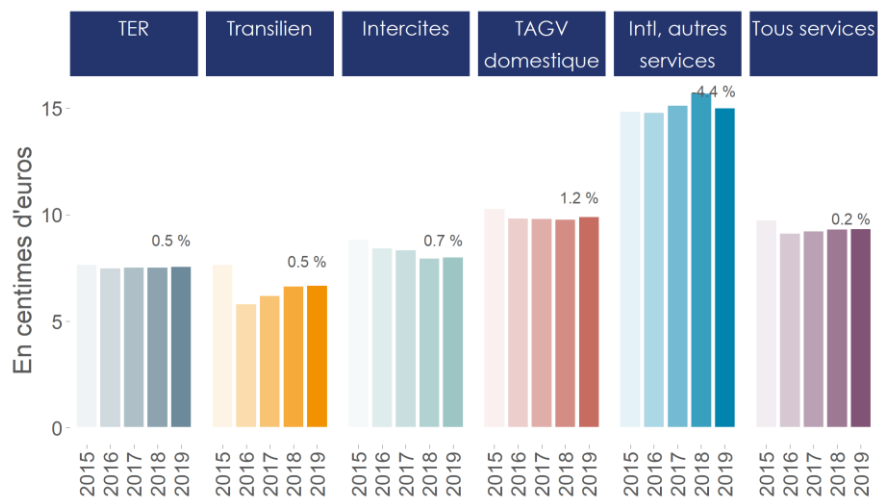
Source : Autorité de régulation des transports d'après SNCF Réseau

Note de lecture : Les taux bruts d'attribution sont inférieurs à ceux publiés par ailleurs par SNCF Réseau. Ce dernier procède à des retraitements afin de retranscrire une notion de qualité dans les réponses apportées aux demandes de capacités qui lui sont adressées. Ainsi, le gestionnaire d'infrastructure prend en considération dans son calcul uniquement les sillons.jours « attribués », à « l'étude » et en « refus d'attribution ».

2. RESULTATS FINANCIERS 2019 DU TRANSPORT DE VOYAGEURS

Annexe 2.1 - Recettes par passager.km par activité

Figure 6 Recettes par passager.km en centimes d'euros et évolution par rapport à 2018



Source : Autorité de régulation des transports

3. BILAN 2019 DES SERVICES REGIONAUX CONVENTIONNES (TER, TRANSILIEN ET RER)

Annexe 3.1 – Concours publics et redevances des activités régionales conventionnées (hors RER RATP)

Figure 7 – Montant des péages et des redevances d'accès en gare - Poids de ces péages et redevances

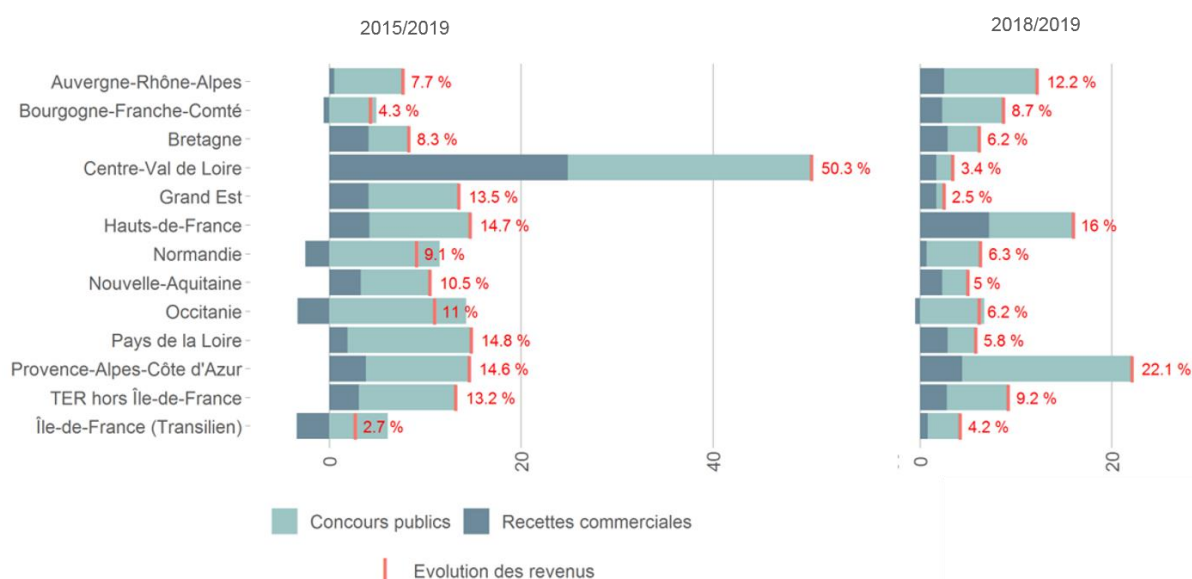
	Péages acquittés par l'EF			Poids des péages dans les revenus		
	Montant 2019 en millions d'euros	Evolution 2019/2018	Evolution 2019/2015	Poids en 2019	Evolution 2019/2018 en pp	Evolution 2019/2015 en pp
Auvergne-Rhône-Alpes	191	8,3%	-1,6%	23,7%	-1 pp	-2,2 pp
Bourgogne-Franche-Comté	89	8,8%	-0,6%	27,9%	0,9 pp	-1,1 pp
Bretagne	38	7,6%	18,2%	25,5%	0 pp	1,9 pp
Centre-Val de Loire	94	5,0%	33,7%	28,1%	0,1 pp	-3,7 pp
Grand Est	168	3,2%	5,0%	26,5%	0,1 pp	-2,1 pp
Hauts-de-France	157	19,7%	10,9%	23,3%	0,4 pp	-1 pp
Normandie	36	4,5%	-8,6%	19,7%	-0,4 pp	-3,7 pp
Nouvelle-Aquitaine	92	8,6%	5,4%	23,2%	0,7 pp	-1,2 pp
Occitanie	80	3,6%	-10,3%	21,0%	-0,7 pp	-5,1 pp
Pays de la Loire	50	6,3%	8,8%	22,4%	0 pp	-1,3 pp
Provence-Alpes-Côte d'Azur	87	0,7%	-5,1%	21,3%	-4,5 pp	-4,5 pp
TER hors Île-de-France	1082	7,5%	4,1%	24,0%	-0,5 pp	-1,5 pp
Île-de-France (Transilien)	876	2,8%	18,0%	31,2%	-0,4 pp	4,1 pp

Figure 8 – Concours publics versés pour la réalisation des activités TER (y compris redevance d'accès)

	En millions d'euros H.T (Evol 2019/2015)	En euros par trains.km (Evol 2019/2015)	En centimes d'euros par passagers.km (Evol 2019/2015)	Montant revenant à l'EF	Montant revenant au GI (redevance d'accès)
Auvergne-Rhône-Alpes	835 (7,5 %)	30,2 (25,1 %)	31 (9 %)	585 (10 %)	250 (2,1 %)
Bourgogne-Franche-Comté	364 (5,2 %)	24,2 (4,1 %)	35 (-5,4 %)	242 (6,5 %)	121 (2,5 %)
Bretagne	170 (4,8 %)	23,1 (1,5 %)	27 (-11 %)	105 (5,8 %)	65 (3,2 %)
Centre-Val de Loire	302 (25,8 %)	24,5 (3,8 %)	21 (-26,6 %)	206 (37,6 %)	96 (6,3 %)
Grand Est	662 (10 %)	24,4 (5,3 %)	30 (-7,2 %)	465 (12,7 %)	197 (4,3 %)
Hauts-de-France	664 (11,5 %)	29,3 (9,8 %)	24 (-9,5 %)	498 (14 %)	166 (4,6 %)
Normandie	239 (14,6 %)	35,7 (24,5 %)	62 (22 %)	153 (14,5 %)	86 (14,8 %)
Nouvelle-Aquitaine	484 (6,7 %)	30 (-71,7 %)	47 (-8,8 %)	312 (9,1 %)	172 (2,6 %)
Occitanie	447 (13,2 %)	34,2 (30,1 %)	45 (18,9 %)	306 (18,9 %)	140 (2,5 %)
Pays de la Loire	240 (12,4 %)	24,6 (3,2 %)	32 (7,1 %)	166 (17,8 %)	74 (1,9 %)
Provence-Alpes-Côte d'Azur	373 (12,1 %)	31,9 (23,6 %)	31 (7,3 %)	303 (14,6 %)	70 (2,5 %)
TER hors Île-de-France	4781 (10,5 %)	28,2 (5 %)	31 (-2,6 %)	3343 (13,6 %)	1438 (3,8 %)
Île-de-France (Transilien)	2028 (9 %)	35,5 (13,6 %)	15 (4,7 %)	1871 (9,9 %)	157 (0 %)
TER et Transilien	6809 (10,1 %)	30 (7,1 %)	23 (1,2 %)	5214 (12,3 %)	1595 (3,4 %)

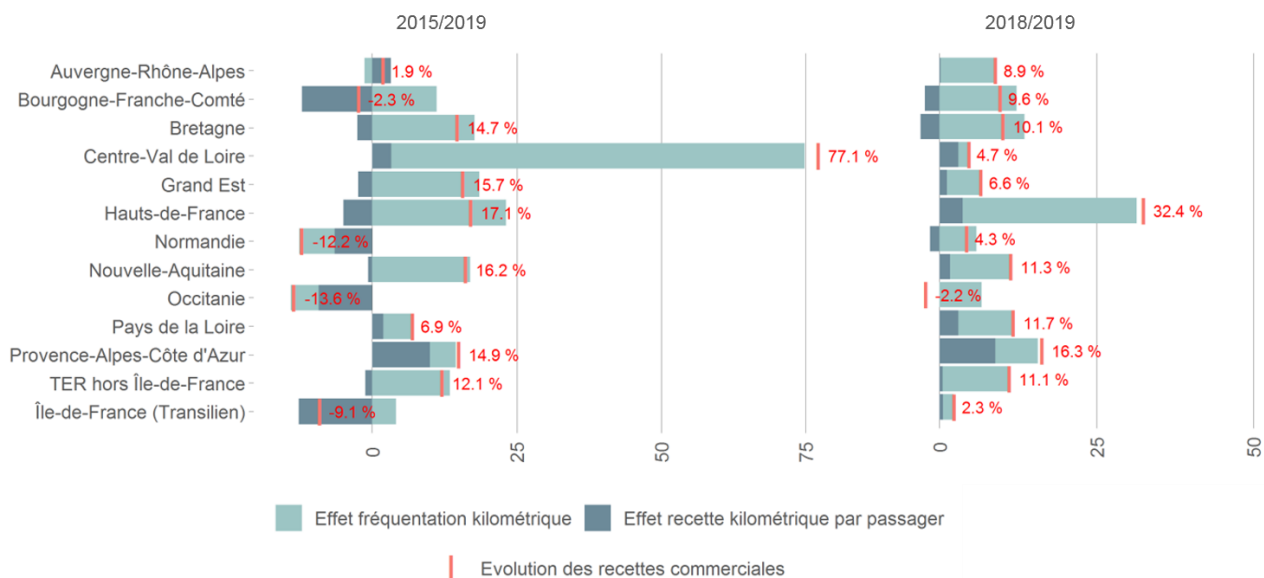
Annexe 3.2 – Contributions à l'évolution des revenus de l'activité ferroviaire conventionnée

Figure 9 – Contribution à l'évolution des revenus de l'activité régionale conventionnée



Source : Autorité de régulation des transports

Figure 10 – Contribution à l'évolution des recettes de l'activité régionale conventionnée



Source : Autorité de régulation des transports

Directeur de la publication : Bernard Roman

Pilotage et coordination : Fabien Couly /Anthony Martin

Auteurs et contributeurs : Olivier Chalmeau, Théo Decreux-Duchêne, Béatrice Girard, Mathieu Gourbal, Claudia Judith, Alexandre Le Potier, Jean-Baptiste Tailleux, Toni Vialette

Impression : Imprimerie de la Direction de l'information légale et administrative en 150 exemplaires.

Crédits photos couvertures : Fabien Couly, Alexandre Le Potier, Anthony Martin, Jean-Baptiste Tailleux.

Dépôt légal : janvier 2021

ISSN : 2678-6575

Le « Rapport annuel sur le marché français du transport ferroviaire en 2019 » est consultable en ligne sur le site autorite-transports.fr





Tour Maine Montparnasse

33, avenue du Maine - BP 48 - 75755 Paris Cedex 15
Tél. +33 (0)1 58 01 01 10

Siège

48, boulevard Robert Jarry - CS 81915 - 72019 Le Mans Cedex 2
Tél. +33 (0)2 43 20 64 30

 @ART_transports

Retrouvez toute l'actualité, les avis et décisions,
les textes de référence et les publications
de l'Autorité **sur le site internet**



autorite-transports.fr