

LE MARCHÉ FRANÇAIS DU TRANSPORT FERROVIAIRE EN 2021

> *L'ESSENTIEL*



Crédits photos couverture : Fabien Couly, Anthony Martin, Jean-Baptiste Tailleux, MAXPPP, Ville de Bonneuil, Sylvain Bouard

Crédits icônes des chapitres : tezar tantular, Wichai Wi, Nikita Kozin, WEBTECHOPS LLP, HeadsOfBirds, Guillaume Duchayne, icon 54, Yo! Baba
- depuis www.thenounproject.com.

INTRODUCTION

6^{ÈME} BILAN FERROVIAIRE DE L'AUTORITÉ DE RÉGULATION DES TRANSPORTS

Le sixième bilan annuel de l'Autorité de régulation des transports sur le marché du transport ferroviaire est structuré en deux documents complémentaires :

- le présent rapport qui présente, de manière synthétique, les principaux indicateurs structurels de l'activité ferroviaire en France en 2021 et leur évolution annuelle et pluriannuelle ;
- un rapport complet qui intègre l'ensemble des analyses et indicateurs des marchés ferroviaires, mais également des axes thématiques complémentaires.

Ces deux rapports portent sur l'ensemble des marchés ferroviaires en France fret et voyageurs (dont l'activité exhaustive du Réseau express régional (RER) sur le périmètre du réseau ferré national (RFN) et celui de la Régie autonome des transports parisiens (RATP)). Ils fournissent ainsi une analyse détaillée et indépendante des principaux indicateurs descriptifs de ces marchés et de leur évolution jusqu'en 2021. Ils ont été enrichis de nouveaux indicateurs et analyses thématiques portant sur :

- l'analyse du degré d'utilisation du réseau ferré national à maille régionale ;
- les résultats économiques des gestionnaires d'infrastructure sur RFN (investissements annuels) et sur réseau RER RATP ;
- le bilan des émissions de gaz à effet de serre en France pour les activités ferroviaires voyageurs ;
- le segment du transport combiné de marchandises au sein de l'activité fret ferroviaire.

L'année 2021 reste marquée par les impacts de la crise sanitaire sur le secteur des transports, ayant fortement affecté le transport ferroviaire depuis 2020 ; certaines analyses ne permettent pas, à ce stade de caractériser des évolutions de long terme et sont présentées essentiellement sur une évolution annuelle. Il convient de ne pas tirer de conclusion définitive de ces évolutions.

CONTEXTE DU BILAN ANNUEL FERROVIAIRE

La directive 2012/34/UE établissant un espace ferroviaire européen unique impose aux autorités de régulation sectorielles d'assurer le suivi de la concurrence sur le marché des services ferroviaires. 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, l'Autorité s'est vu confier un pouvoir de collecte régulière d'informations auprès des gestionnaires d'infrastructure, des exploitants d'infrastructures de service, des opérateurs ferroviaires et autres candidats autorisés sur le réseau ferré national et sur le réseau de la RATP, lui permettant de procéder à des expertises et des études et de conduire l'action d'information nécessaire dans le secteur ferroviaire que constitue ce rapport. Enfin, « *l'Autorité de régulation des transports établit chaque année un état des lieux de l'ouverture à la concurrence des services de transport ferroviaire* » (article L. 2133-1-1 du code des transports) qui figure dans le présent rapport.

ANALYSES THÉMATIQUES DES BILANS 2017-2021



SOMMAIRE

01	Caractéristiques et degré d'utilisation du réseau ferré national	7
02	Résultats économiques des gestionnaires d'infrastructure	9
03	Parts modales du transport ferroviaire (fret et voyageurs)	11
04	État des lieux du transport ferroviaire de marchandises	12
05	État des lieux du transport ferroviaire de voyageurs	14
06	Résultats économiques du transport ferroviaire de voyageurs	17
07	Qualité de service du transport ferroviaire de voyageurs	19
08	Bilan des services régionaux conventionnés (TER)	21
09	Bilan des services conventionnés d'Île-de-France (Transilien et RER)	24

SYNTHÈSE (1/2)

01. Caractéristiques et degré d'utilisation du réseau ferré national



- Le réseau ferré national (RFN) continue de se réduire, poursuivant la tendance observée depuis plusieurs années avec la sortie d'exploitation, depuis 2019, de plus de 400 km de « petites lignes » les plus âgées et les moins utilisées. **Les lignes classiques ont rajeuni de plus de 2 ans depuis 2015**, du fait des actions de renouvellement et de fermeture des lignes les plus vétustes. En revanche, **l'indicateur d'état moyen des lignes à grande vitesse (LGV) apparaît toujours dégradé notamment sur l'axe le plus fortement circulé** (LGV Sud-Est), ce qui nécessitera des travaux de renouvellement dans les prochaines années.
- L'utilisation du RFN revient progressivement à son niveau d'avant-crise**, en atteignant, au second semestre 2021, 95 % des niveaux observés en 2019. Le degré d'utilisation des lignes ferroviaires montre une forte variabilité d'usage au sein des régions : si près de 160 trains circulent chaque jour en moyenne sur le réseau ferré francilien (et 400 sur le réseau RER), les lignes classiques de Nouvelle-Aquitaine, Occitanie, Normandie et Centre-Val de Loire voient passer moins de 40 trains quotidiens (et moins de 10 trains, tous sens confondus, sur près ou plus de 20 % des lignes classiques de la plupart des régions).

02. Résultats économiques des gestionnaires d'infrastructure



- Les revenus des gestionnaires d'infrastructure sont inférieurs de 3,7 % en 2021 à leur niveau de 2019** : la baisse du trafic ferroviaire a ainsi été amortie par la forte hausse des concours publics depuis 2019 pour les activités conventionnées et fret, et par une augmentation des péages unitaires.
- Les coûts d'exploitation pour l'entretien et la surveillance du réseau ferré sont inférieurs de 5 % à leur niveau de 2019**, mais en hausse pour les voies du réseau structurant hors LGV.
- Les investissements réalisés en 2021 par SNCF Réseau s'établissent à 5,4 milliards d'euros**, en hausse de 12 % par rapport à 2019, et notamment portés par la mise en conformité et le renouvellement du réseau. **Les volumes de « grandes opérations programmées équivalent » (GOPEQ*) sont pour autant inférieurs à 2019**, au regard notamment d'une baisse des dépenses sur les catégories de voies 2 à 6 du réseau structurant, tandis que les dépenses sur les grandes opérations réalisées sur le réseau LGV ont augmenté sur les deux dernières années.
- Les coûts d'entretien du réseau RER RATP ont représenté 140 millions d'euros en 2021**, et un investissement de 250 millions d'euros.

* Voir [page 11](#)

03. Parts modales



- Le transport ferroviaire de voyageurs a repris sur une dynamique moins forte que le transport routier. À l'inverse du transport ferroviaire de fret dont la part modale augmente (10,4 % en 2021)**, la part modale du transport ferroviaire de voyageurs a baissé de 1,3 point depuis 2019 et atteint 8,6 % en 2021.
- La reprise de la fréquentation ferroviaire en France apparaît plus dynamique que dans la plupart des pays européens pour le transport de voyageurs et, pour le transport de fret, en ligne avec les hausses également observées au sein des pays voisins.

04. État des lieux du transport ferroviaire de fret



- Le transport ferroviaire de marchandises connaît un rebond assez marqué en 2021, de +5,4 % en tonnes.km par rapport à 2019**. Si les recettes unitaires sont en retrait de 2,5 % par rapport au niveau observé en 2017, le secteur fret a bénéficié, en 2021, d'une prolongation des aides de l'État pour le paiement des redevances d'accès à l'infrastructure ferroviaire. La part de l'opérateur historique diminue de nouveau de 3 points dans un marché pleinement concurrentiel.
- Le rebond de l'activité fret est impulsé par la forte dynamique du transport combiné, en hausse de 20 % par rapport à 2019 et représentant 39 % de l'activité fret**. Opérant sur des trajets ferroviaires longs, ce segment de marché est concentré autour d'un nombre limité de tractionnaires mais attire un plus grand nombre de candidats autorisés à la réservation de capacité de sillons. Le transport combiné montre en revanche des niveaux de ponctualité plus dégradés que le transport conventionnel.

05. État des lieux du transport ferroviaire de voyageurs



- L'offre de transport ferroviaire de voyageurs (en trains.km) a retrouvé, en 2021, 94 % de son niveau 2019**, avec des différences marquées entre services. Si l'offre TER a dépassé son niveau 2019, les services TAGV montrent une reprise plus progressive en particulier pour les services internationaux (retour à 41 % de l'offre 2019).
- La fréquentation ferroviaire en 2021 s'élève à 76 % de son niveau de 2019**, induisant des taux d'occupation encore dégradés, notamment pour les services Transilien (-10 points). Si les activités domestiques TAGV et TER ont connu une reprise à l'issue du troisième confinement, les activités internationales restent, comme pour les services Transilien, inférieures de 30 %, à fin d'année, à leur fréquentation de 2019.
- Au sein des activités TAGV, le poids des services Ouigo stagne pour la première fois depuis leur création** avec un passager des services commerciaux domestiques transporté sur quatre en 2021. Les axes Est et Nord, déjà plus affectés en 2020, affichent une reprise plus lente que les principaux axes Atlantique et Sud-Est en 2021.

SYNTHÈSE (2/2)

05. État des lieux du transport ferroviaire de voyageurs



- Depuis l'ouverture effective à la concurrence du transport ferroviaire domestique fin 2020, trois nouveaux services ferroviaires librement organisés sont opérés en France, proposés par Trenitalia France (Paris-Lyon-Milan) et par la filiale de SNCF Voyageurs OSLO (desserte de Paris-Lyon et Paris-Nantes via ligne classique). L'année 2021 a également vu la reprise de l'offre de trains de nuit en France.
- La majorité des régions a validé un process et un calendrier d'ouverture à la concurrence de leurs services ferroviaires conventionnés, en précisant pour plusieurs d'entre elles les lots envisagés.
- Dans le contexte de reprise partielle du trafic ferroviaire, les émissions de GES du transport ferroviaire ont diminué plus fortement que l'offre de trains.km notamment en raison d'un accroissement de l'utilisation des matériels ferroviaires bi-modes par l'activité TER.

06. Résultats économiques du transport ferroviaire de voyageurs



- Les recettes directes des activités ferroviaires voyageurs ont diminué de 30 % depuis 2019. La baisse a été plus marquée pour les activités internationales (-65 %) que pour les activités TAGV domestiques (-28 %). Les revenus des activités TER et Transilien ont cependant augmenté (de 6 et 4%), du fait d'une forte hausse des concours publics d'exploitation. Le niveau de recette moyenne par passager.km apparaît en hausse pour les services TER (de +4 %) et Transilien (+13 %), du fait notamment d'une baisse plus forte de la fréquentation abonnée. Les niveaux de prix moyen des services TAGV sont inférieurs en 2021 à ceux observés en 2019 mais en hausse au second semestre en lien avec la reprise plus marquée de la fréquentation.

07. Qualité de service voyageurs



- Près de 10 % des trains conventionnés et plus de 20 % des TAGV ont été déprogrammés au cours de l'année 2021 du fait d'une nouvelle période de confinement. La ponctualité au terminus des circulations voyageurs est en hausse moyenne de 2 points de pourcentage par rapport à 2019. Cette amélioration a été observée notamment pour les passagers des services TAGV domestiques et Transilien. Seuls 42 % des passagers des TAGV domestiques et internationaux en retard de plus de 30 minutes sont indemnisés, même si cet indicateur est en hausse depuis 2018.

08. Bilan des services régionaux conventionnés (TER)



- Les offres ferroviaires régionales ont augmenté par rapport à 2019 pour cinq régions, tandis que la fréquentation TER est toujours en net recul (-18 %), notamment dans les régions voisines de l'Île-de-France. Cela induit des taux d'occupation plus faibles qu'en 2019 mais en hausse sur le second semestre de l'année pour l'ensemble des activités régionales. La baisse de fréquentation des passagers abonnés est cependant beaucoup plus marquée que celles des non-abonnés, notamment en régions Hauts-de-France (-37 %), Centre-Val de Loire (-36 %), Provence-Alpes-Côte d'Azur (-28 %) et Occitanie (-21 %).
- Le taux de fiabilité des circulations TER (annulations et déprogrammations) est revenu au niveau de 2019 (8 %) avec des améliorations ayant concerné la plupart des régions. De même le taux de ponctualité des circulations TER est supérieur, pour l'ensemble des régions, aux niveaux de 2019.
- Les recettes TER ont fortement reculé pour la majorité des régions, et de plus de 20 % en Centre-Val de Loire, Provence-Alpes-Côte-d'Azur et Hauts-de-France. Les concours publics ont cependant permis un maintien des revenus au niveau de 2019 pour toutes les régions excepté Centre-Val de Loire et Bourgogne-Franche-Comté.
- L'augmentation de l'offre par rapport à 2019 induit une baisse de 9 % des charges d'exploitation rapportées au train.km de l'activité TER.

09. Bilan des services conventionnés d'Île-de-France (Transilien et RER)



- En dépit d'une offre proche du niveau de 2019 pour la plupart des lignes RER et Transilien, la fréquentation 2021 ressort en forte baisse, de 31 % à 38 % pour les lignes RER et jusqu'à 41 % pour la ligne N. Les taux d'occupation des lignes sont ainsi restés à des niveaux proches de ceux de 2020, à l'exception de la ligne A qui enregistre une hausse plus marquée mais dont le niveau (32 %) reste très éloigné de celui observé en moyenne en 2019 (45 %).
- En 2021, le taux de réalisation (trains ayant effectivement circulé par rapport aux trains programmés) est de 86 %. Il est inférieur de 2 points à celui de 2019, et plus dégradé pour les lignes B, C et E. En revanche, le taux de ponctualité des services conventionnés d'Île-de-France s'améliore et dépasse les 90 %.

01

CARACTÉRISTIQUES ET DEGRÉ D'UTILISATION DU RÉSEAU FERRÉ NATIONAL (1/3)



Caractéristiques du réseau ferré national (RFN),

(intégrant les lignes sous gestion SNCF Réseau ainsi que les LGV SEA et BPL et le contournement de Nîmes et de Montpellier (voir glossaire))

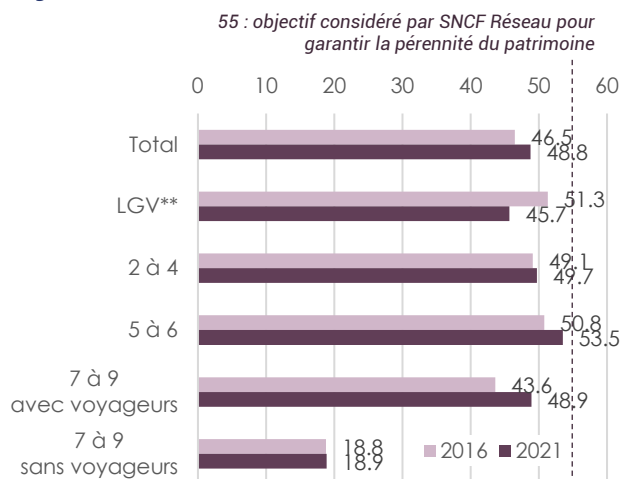
	Niveau (au 31/12/2021)	Évolution par rapport à 2019 (2019-2021)	Évolution sur 5 ans (2016-2021)
▪ Longueur du réseau ferroviaire exploité (en lignes)	27 700 km	- 430 km	- 630 km
▪ Longueur du réseau ferroviaire exploité (en voies)	49 110 km	- 390 km	- 125 km
▪ Âge de l'infrastructure des voies du réseau ferré national	28,6 ans	- 7 mois	- 2 ans et 3 mois
▪ Les voies « hors d'âge » (% du RFN hors LGV)	20,6 %	- 0,02 point %	- 1,6 points %
▪ Le réseau ferroviaire électrifié (% de voies)	70,8 %	+ 0,6 point %	+1,5 point %
▪ Le réseau ferroviaire interopérable ERTMS 1/2 (% de ligne)	4,0 %	+ 0,1 point %	n/d
▪ Le réseau LGV interopérable ERTMS 1/2 (% de ligne LGV)	34,9 %	- 0,0 point %	n/d
▪ 80 % du trafic ferroviaire (trains.km) s'effectue sur...	41 % du RFN	+ 2 points %	
▪ Les « petites lignes ferroviaires » avec voyageurs (« 7 à 9 AV »)	12 025 km (voies) 34,1 ans 20,6 % électrifiées 10 % des trains.km	+ 437 km (voies) - 2 ans et 6 mois + 2 points % + 1,0 point %	+ 13 km (voies) - 4 ans et 1 mois - 2,9 points % n/d

La fermeture des voies les plus anciennes se poursuit en 2021

En 2021, le réseau ferré national (RFN) s'est contracté d'environ 150 km de voies sur un an, ce qui concerne essentiellement les voies les plus anciennes (catégories de voies « 7 à 9 sans activités voyageurs »). Depuis 2016, ce sont près de 1200 km de « petites lignes » (voies de catégories 7 à 9) qui ont été fermées. Plus de 900 km de voies de catégories 2 à 4 ont été reclassées en catégories inférieures en 2021 par rapport à 2020, tandis que le réseau à grande vitesse reste stable.

Le RFN compte, en 2021, 1 100 km de lignes compatibles avec les systèmes européen de gestion du trafic ferroviaire (ERTMS 1 et 2), soit 7 % du réseau électrifié et près de 35 % du réseau de lignes à grande vitesse. Le déploiement de ces technologies sur les lignes électrifiées reste hétérogène au sein des pays européens : 2 % en Allemagne, 6 % en Italie, 25 % en Espagne, 83 % en Belgique et 74 % en Suisse (source IRG-Rail).

Figure 2 – Indice de consistance des voies (ICV)* en 2016 et 2021

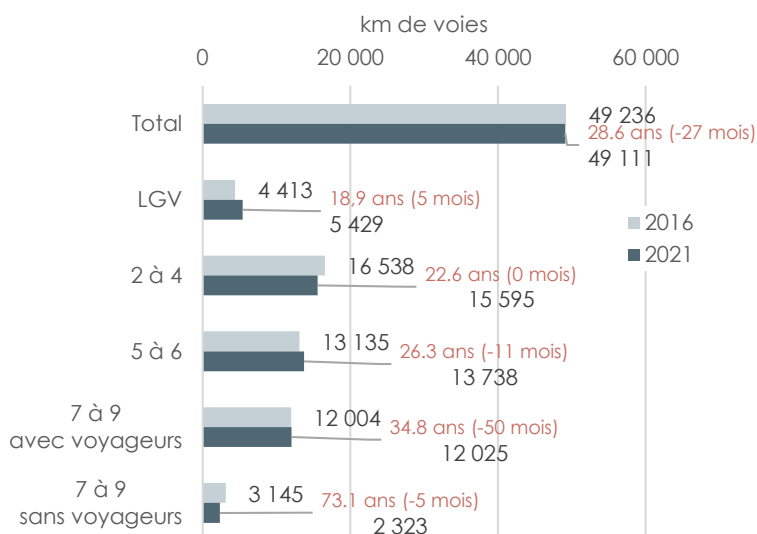


Source : ART d'après SNCF Réseau

*L'ICV est un indicateur d'âge moyen relatif de la voie au regard de sa durée de vie. Cette dernière dépend des caractéristiques physiques de la voie ainsi que de son intensité d'utilisation. Un tronçon neuf a une valeur de 100 et un actif en fin de vie prend la valeur 10 (la note 0 n'est atteinte qu'après 5 ans supplémentaires).

**Les ICV des lignes SEA et BPL ne sont pas fournis par les gestionnaires de ces infrastructures (il s'agit d'un indice de SNCF Réseau) et n'interviennent pas dans la moyenne LGV. L'ICV de ces lignes peut être estimé supérieur à 60 compte tenu de leur mise en service récente, en 2017.

Figure 1 – Longueurs et âge des voies du réseau ferré national (par catégorie de voies SNCF Réseau), entre 2016 et 2021



Source : ART d'après gestionnaires d'infrastructure

L'effort d'entretien et de renouvellement porte principalement sur les lignes classiques

L'âge moyen des voies du RFN en 2021 s'établit à 28,6 ans, en recul de 7 mois sur un an, signifiant un rajeunissement de presque deux ans et demi depuis 2015. En parallèle, l'indice de consistance des voies (ICV)*, qui permet de mesurer l'état global de celles-ci, progresse pour atteindre 48,8 en 2021.

Ces deux tendances résultent à la fois de la fermeture des lignes les plus anciennes et des efforts de renouvellement et d'entretien des voies portés notamment sur les voies classiques. En effet, l'ICV a notablement augmenté depuis 2016 pour les voies de catégories 5 à 6 et 7 à 9 avec voyageurs, et reste stable pour les 2 à 4. L'indice de consistance des LGV** s'est légèrement amélioré en 2021 (passant de 44,7 en 2020 à 45,7) mais apparaît toujours bien en-deçà du niveau de 2016, rendant nécessaires des efforts accrus de renouvellement et des travaux dans les années à venir, notamment sur les LGV les plus anciennes des axes Sud-Est et Nord.

CARACTÉRISTIQUES ET DEGRÉ D'UTILISATION DU RÉSEAU FERRÉ NATIONAL (2/3)

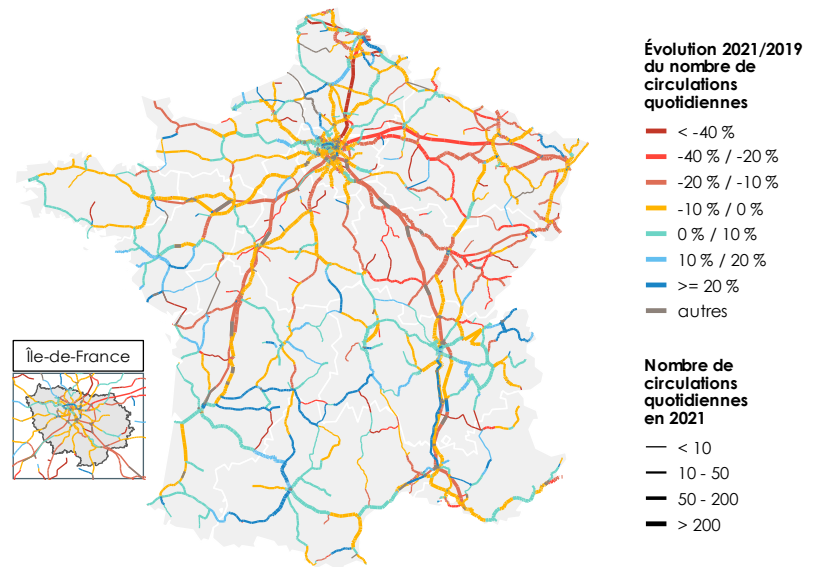
Si l'utilisation du RFN est globalement revenue à un niveau proche de 2019, le trafic ferroviaire reste inférieur au niveau d'avant-crise sur plus de la moitié des lignes ferroviaires

En 2021, les circulations ferroviaires ont représenté **438 millions de kilomètres sur le RFN**, en forte hausse (+19%) sur un an. Ce résultat correspond donc à un quasi-retour au niveau de 2019 (-6 %) en prenant en compte le mois de décembre 2019 fortement impacté par les grèves. En effet, hors mois de décembre, l'utilisation du RFN en 2021 reste inférieure à 2019 sur l'ensemble des mois, de -28 % (en avril) à -1 % (en octobre). La reprise est plus forte au second semestre avec un niveau inférieur de 5 % en moyenne (hors décembre) contre -15 % au premier semestre par rapport à la même période de 2019.

La densité moyenne de circulation s'élève à **43 trains quotidiens par kilomètre de ligne** (-4 % par rapport à 2019), dont 36 trains de voyageurs, représentant 83 % des trains.km en 2021.

Au regard de ce retour progressif du trafic aux niveaux d'avant-crise, 59 % des kilomètres de lignes du RFN (qui concentrent 67 % des circulations en 2021) ont un degré d'utilisation en 2021 inférieur à leur niveau de 2019. Le trafic ferroviaire est ainsi inférieur de plus de 40 % sur 5 % des km de lignes. A l'opposé, plus d'un tiers du RFN (34 %**) a vu le nombre de circulations ferroviaires dépasser le niveau de 2019, jusqu'à plus de 10 % sur 14 % du RFN.

Figure 3 – Évolution du nombre de circulations sur le RFN en 2021 par rapport à 2019

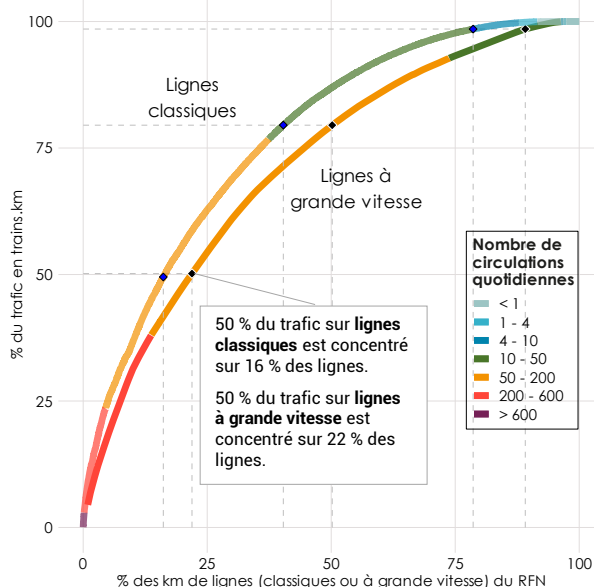


** autres: évolution des circulations non connue en raison de variation du zonage de mesure du niveau de circulations entre 2019 et 2021 (7 % des km de lignes)
Source : ART d'après SNCF Réseau

Une utilisation du réseau ferré national assez hétérogène entre régions françaises

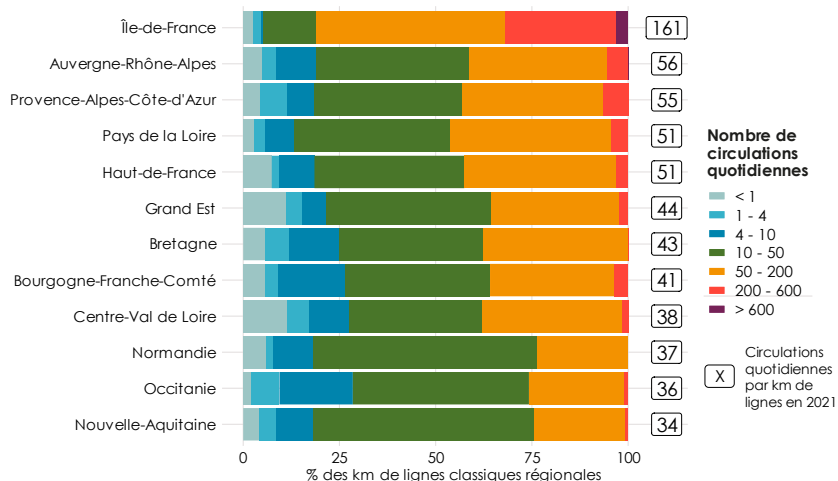
L'utilisation des lignes ferroviaires apparaît relativement homogène sur le réseau de lignes à grande vitesse (LGV) : en 2021, 99 % des trains.km à grande vitesse sont réalisés sur 89 % des LGV, et près de 75 % du linéaire à grande vitesse voit passer plus de 50 trains par jour. Sur le réseau de lignes classiques, 99 % du trafic est opéré sur 79 % des lignes (sur 78 % des lignes en régions et 86 % en Île-de-France). Il est à noter ainsi qu'en moyenne sur les lignes classiques, 21 % du linéaire accueille ainsi un niveau de trafic inférieur à 10 circulations (tous sens confondus) par jour. Les régions Nouvelle-Aquitaine, Occitanie, Normandie et Centre-Val de Loire affichent le degré d'utilisation de leur réseau ferroviaire le plus faible avec moins de 40 trains quotidiens en moyenne sur l'ensemble du réseau de lignes classiques exploitées*, et moins de 10 trains quotidiens sur plus d'un quart du réseau ferré en Occitanie et Centre-Val de Loire (pour une moyenne de 51 sur le réseau de lignes classiques exploitées* (44 hors Île-de-France)).

Figure 4 - Densité de circulation par kilomètre de ligne sur le RFN en 2021**



**en nombre moyen de trains par jour, indifféremment du nombre de voies de circulation
Source : ART d'après SNCF Réseau

Figure 5 – Répartition par région des kilomètres de lignes classiques exploitées* en 2021, selon leur niveau d'utilisation



* Note : les tronçons non exploités au cours de l'année sont exclus de la distribution présentée ici par région.
Source : ART d'après SNCF Réseau

CARACTÉRISTIQUES ET DEGRÉ D'UTILISATION DU RÉSEAU FERRÉ NATIONAL (3/3)

Hors réseau ferré national, focus sur le réseau RER RATP

	Niveau (au 31/12/2021)	Evolution par rapport à 2019 (2019-2021)
▪ Longueur du réseau RER RATP exploité (en lignes)	123,4 km	-
▪ Longueur du réseau RER RATP exploité (en voies)	376,3 km	-
▪ Pourcentage de durée de vie atteint pour le réseau RER RATP *	62 %	-
▪ Utilisation du réseau RER RATP (millions de trains.km)	12,6 M	- 49,6 %
dont RER A	8,4 M	- 50,3 %
RER B	4,2 M	- 48,2 %

Le réseau RER, dont les composantes de la voie ont dépassé significativement leur durée de « demi-vie »*, montre une densité de circulations très supérieure à la moyenne du réseau Transilien, et très variable entre les sections centrales et les branches des lignes de RER A et B

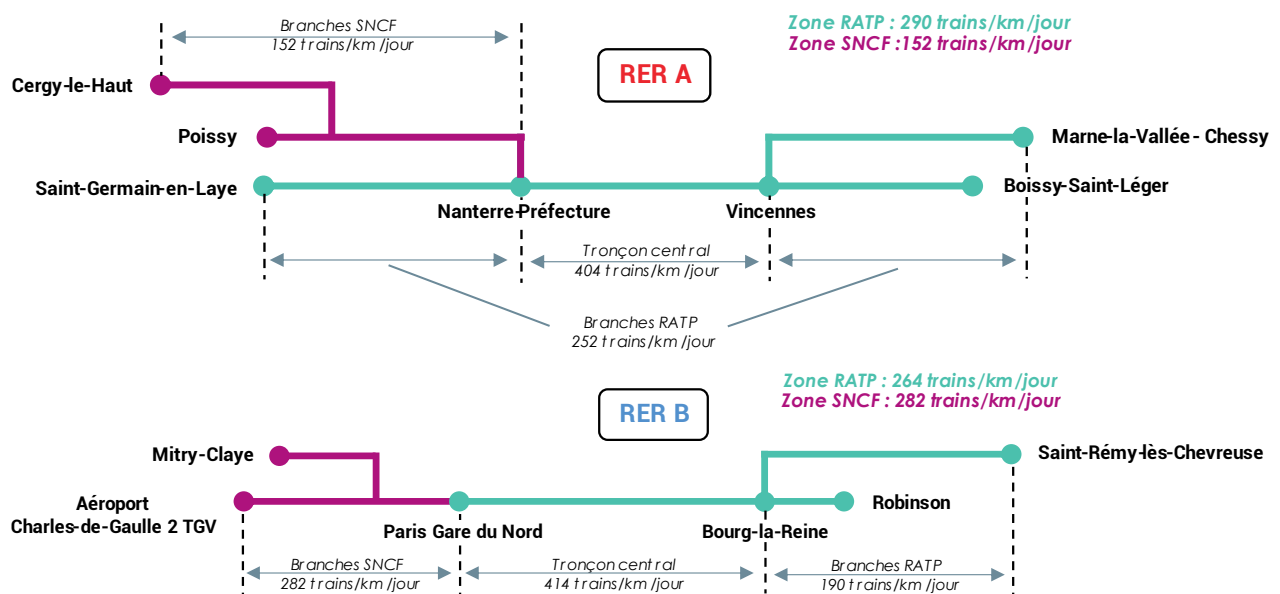
La RATP partage l'exploitation des lignes A et B du RER Île-de-France avec SNCF-Voyageurs. La zone sous gestion et exploitation RATP de ces lignes s'étend sur leur tronçon central ainsi que la moitié de leurs branches, soit plus de 120 km sur 200 km au global des lignes A et B. Près de 13 millions de trains.km ont été parcourus en 2021 sur le réseau RER RATP, un volume du trafic encore inférieur de moitié à celui de 2019, malgré une hausse de 12 % sur un an.

Les composantes des voies du réseau RER RATP ont, en 2021, atteint 62 % de leur durée de vie (à titre de comparaison l'indice de consistance des voies moyen du RFN de 47,8 correspond** à l'atteinte de 57 % de la durée de vie des

composantes des voies, soit un niveau inférieur à l'âge relatif du réseau RER RATP).

La densité de circulation est très élevée sur ces lignes : le tronçon central voit passer ainsi près de 400 circulations quotidiennes en moyenne par km de ligne, contre 161 trains par jour en moyenne sur le réseau Transilien et 200 trains sur les lignes classiques les plus utilisées du RFN (voies de catégorie 2). En moyenne en 2021, 281 RER A et B circulent par jour par km de ligne sur la partie de réseau exploitée par la RATP, contre 223 sur les parties du RFN sous gestion SNCF-Réseau.

Figure 6 – Nombre de circulations quotidiennes par kilomètre de ligne en 2021 sur les lignes A et B du RER Île-de-France



Source : ART d'après RATP et SNCF Réseau

*L'âge moyen du réseau RER RATP relatif à sa durée de vie est la moyenne des âges de chaque actif (portions de linéaire, appareil de voie) rapportés à leur durée de vie respective, moyenne pondérée ensuite par le produit de la dimension de chaque actif et de son coût de renouvellement.

**L'indice de consistance des voies (ICV) considéré par SNCF Réseau varie de manière décroissante de 100 à 10, 100 étant le seuil attribué à une nouvelle infrastructure, 55 le seuil d'atteinte de la durée de demi-vie, et 10 le seuil affecté à une infrastructure en fin de vie. Cela peut ainsi être rapproché du pourcentage d'atteinte de la durée de vie établi par la RATP (indicateur croissant entre 0% et 100%). L'atteinte d'une durée de vie de 50 % (ou d'un ICV de 55) peut ainsi être considéré comme le seuil optimal pour assurer la pérennité du patrimoine.

Analyses complémentaires disponibles dans le rapport ART :

- Décomposition des caractéristiques du réseau ferré national et de leur évolution par catégorie de voies SNCF Réseau
- Cartographie des acteurs par activité (fret et voyageurs)

02

RÉSULTATS ÉCONOMIQUES DES GESTIONNAIRES D'INFRASTRUCTURE (1/3)



	Niveau (2021)	Évolution par rapport à 2019 (2019-2021)	Taux de croissance annuel moyen (2016-2021)
■ Revenus perçus par les gestionnaires d'infrastructure	5,7 Mds d'euros	- 3,7 %	+0,7 %
dont péages issus du transport de voyageurs	3,4 Mds d'euros	- 9,4 %	-3,2 %
dont participation de l'État et Île-de-France Mobilités (IDFM)	2,3 Mds d'euros	+8,3 %	+10,9 %
■ Coûts d'exploitation SNCF Réseau	4,8 Mds d'euros	+3,9 %	+1,1 %
dont coûts d'entretien	2,6 Mds d'euros	-5,1 %	- 0,6 %
■ Investissements SNCF Réseau	5,4 Mds d'euros	+11,6 %	n/d (périmètres différents)

5,7 milliards d'euros de revenus ont été perçus par les gestionnaires d'infrastructure (SNCF Réseau et Lisea) en 2021

Cela représente ainsi un niveau de revenus inférieur de 3,7% par rapport à l'année 2019 après un recul de plus de 10% en 2020. Les concours publics sont en nette hausse pour la deuxième année consécutive et représentent 40% des revenus (+5 points par rapport à 2019), tandis que les péages restent inférieurs de près de 10% à leur niveau de 2019 en lien avec la reprise partielle du trafic. La baisse des revenus du péage est particulièrement forte pour les services TAGV, à la fois internationaux (-40%) et domestiques (-11%).

Pour les services de fret, les concours publics progressent de 13% en 2021, en raison de la prise en charge d'une partie des redevances de cette activité par l'État au second semestre 2020 prolongée en 2021, conduisant à une augmentation des revenus de SNCF Réseau pour cette activité.

Figure 7 – Revenus des gestionnaires d'infrastructure (en millions d'euros – étiquettes : évolutions 2019/2021)

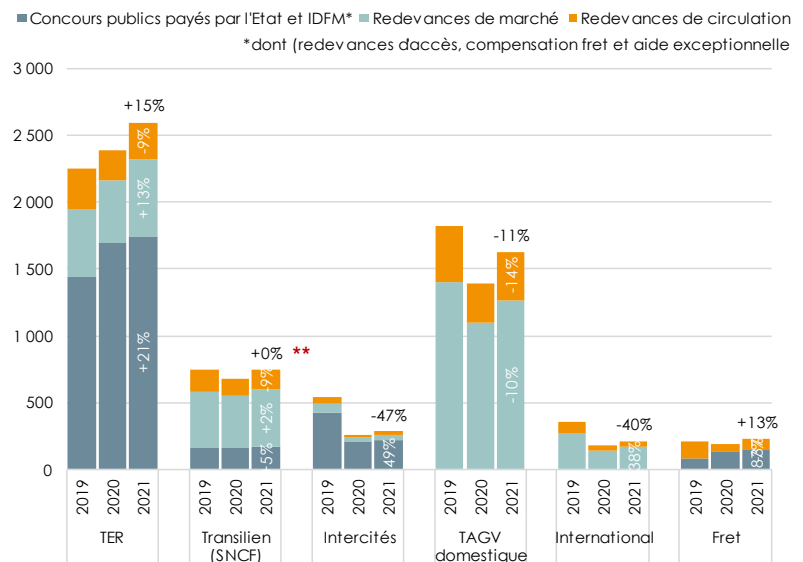
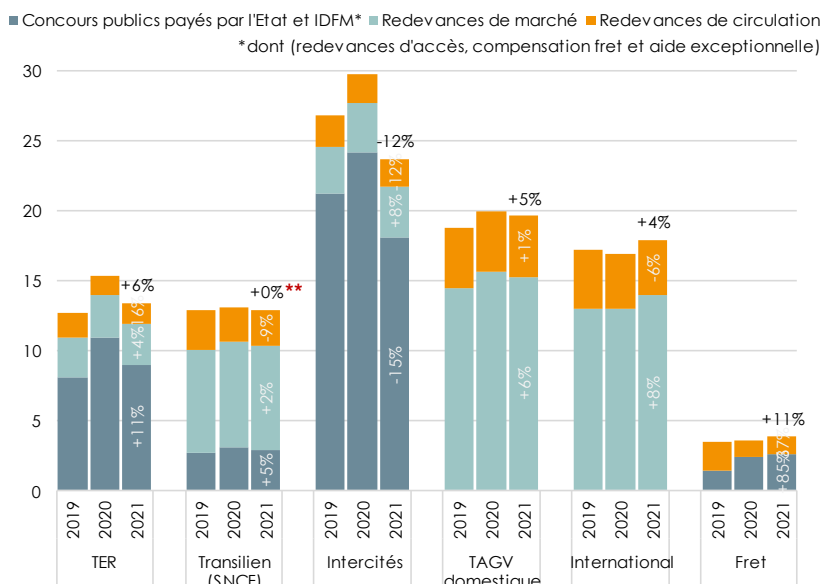


Figure 8 – Revenus des gestionnaires d'infrastructure (en euros par train.km facturé** – étiquettes : évolutions 2019/2021)



Source : ART d'après gestionnaires d'infrastructure

La baisse relativement limitée des revenus des gestionnaires d'infrastructure par rapport à l'évolution du trafic depuis 2019 a été permise à la fois par la hausse du niveau des péages ferroviaires et par celle des concours publics :

- pour les services conventionnés TER et Transilien, la hausse en 2020 et 2021 de la redevance d'accès (établie de manière forfaitaire et non affectée par la crise sanitaire) a ainsi largement compensé la baisse des recettes unitaires issues des péages.
- les services commerciaux de voyageurs ont vu leur niveau de péage moyen par train.km progresser de 5% et 4% respectivement pour les services domestiques et internationaux par rapport à 2019, ce qui a ainsi également limité la baisse des revenus des GI pour ces activités.
- sur les services de transport de fret, la croissance forte du revenu par train.km des gestionnaires d'infrastructure depuis 2019 (+11%), résulte de la croissance des concours publics.

** Les montants de redevance facturés par SNCF Réseau sont établis sur la base des attributions de capacité (circulations et trains.km programmés) sur le RFN et non uniquement des trains.km effectifs. Le revenu de SNCF Réseau perçu au titre de la redevance de marché n'est ainsi que partiellement affecté par l'adaptation d'offre ayant pu être effectuée notamment en période Covid. Les renoncements à la réservation et les non-circulations donnent lieu à des régularisations ou pénalités notamment au travers des dispositifs d'incitations réciproques.

RÉSULTATS ÉCONOMIQUES DES GESTIONNAIRES D'INFRASTRUCTURE (2/3)

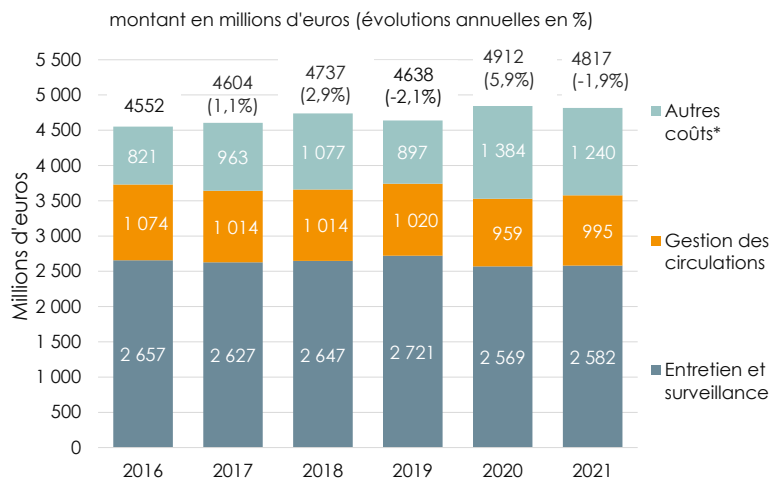
4,8 milliards d'euros de coûts d'exploitation en 2021

Les coûts d'exploitation de SNCF Réseau ont atteint, en 2021, leur plus haut niveau depuis 2016 (hors effets de périmètre liés au transfert des actifs à SNCF Gares & Connexions en 2020 pour un montant de 320 millions d'euros).

Les coûts d'exploitation liés à la **gestion des circulations** ainsi que ceux liés à la commercialisation des sillons (120 millions d'euros), en lien avec le niveau de trafic de 2021, ont été inférieurs de 3 % à leur niveau de 2019. **Les coûts liés à l'entretien et à la surveillance du réseau sont stables sur un an (+1 %) et inférieurs de près de 5 % aux niveaux de 2019.** SNCF Réseau n'a pourtant pas connu de baisse du nombre de jours de production du fait de la crise sanitaire en 2021, les mesures gouvernementales ayant été moins restrictives (source : Rapport financier SNCF Réseau, 2021).

Ramenés au kilomètre de voie (et hors coûts non géographisés), les coûts de l'entretien et de la surveillance du réseau sont en hausse par rapport à 2019, notamment pour les catégories de voies 2 à 4 les plus sollicitées (+15 %) ainsi que pour les voies 7 à 9 sans voyageurs (+31 %). Leur montant annuel s'échelonne de **15 000 euros par kilomètre de voie** pour les catégories de voies les moins fréquentées (7 à 9 sans voyageurs) à près de **70 000 euros** pour les voies 2 à 4.

Figure 9 – Coûts d'exploitation courants de SNCF Réseau



*Autres coûts : Vente de prestations à des tiers extérieurs ou autres entités SNCF hors SNCF Réseau (726 M€), Coûts non incorporables (131 M€), Opex sur Projets (279 M€), Sillons et commercialisation (120 M€), Autres (-15 M€).

Source : ART d'après SNCF Réseau

5,4 milliards d'euros d'investissements ferroviaires en 2021

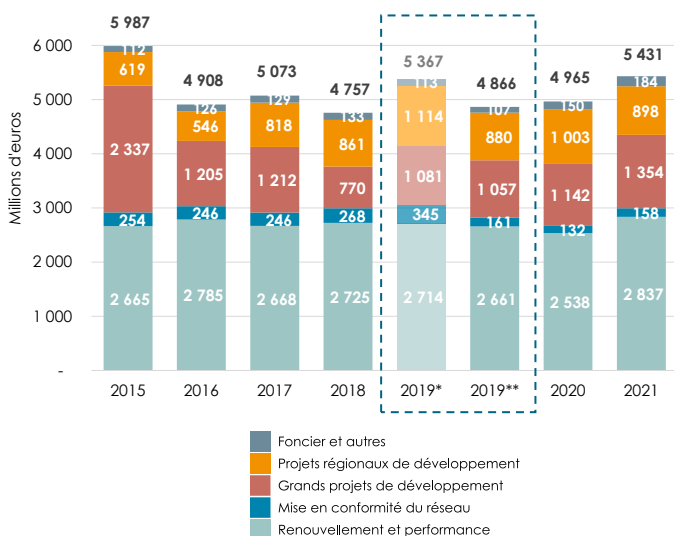
Les dépenses d'investissements réalisés en 2021 par SNCF Réseau sont **en hausse de plus de 9 % sur un an**, et de 12 % par rapport à 2019 (à périmètre constant**). Cette hausse concerne surtout les projets nationaux de développement (EOLE, CDG Express) ainsi que la mise en conformité et le renouvellement du réseau.

Les investissements en matière de renouvellement de voies en 2021 représentent un volume de 787 « Grandes Opérations Programmées Équivalent » (GOPEQ***) sur le réseau structurant (hors lignes de desserte fine du territoire), soit un niveau inférieur depuis le début de la crise sanitaire à la moyenne observée depuis

2015. **Si le nombre d'opérations de régénération de voies sur les LGV a augmenté en 2020 et 2021, il a en revanche notablement diminué sur les voies les plus chargées du réseau classique**, mais est toujours affecté à près de 50 % sur les voies de catégories 2 à 4.

La région Île-de-France a concentré à elle seule 151 et 180 GOPEQ respectivement en 2020 et 2021, soit un volume supérieur à celui consacré aux LGV.

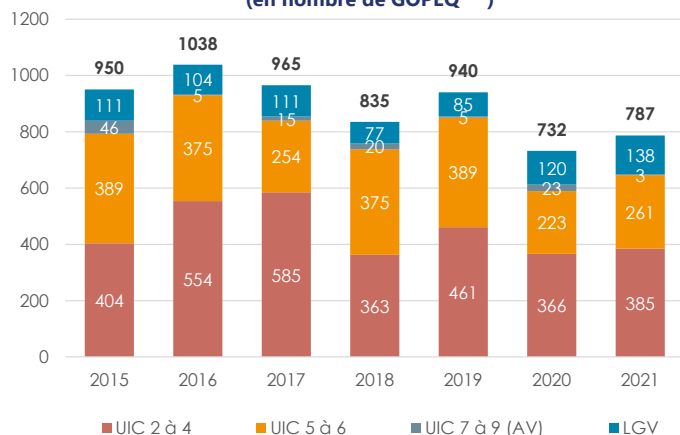
Figure 10 – Dépenses d'investissements ferroviaires de SNCF Réseau



* Montants avant le transfert des actifs à SNCF Gares & Connexions
** Montants après le transfert des actifs à SNCF Gares & Connexions

Source : ART d'après SNCF Réseau

Figure 11 – Volume de « grandes opérations programmées » de renouvellement des voies par SNCF Réseau sur le réseau structurant (en nombre de GOPEQ***)



*** GOPEQ (grande opération programmée équivalent) est une unité d'œuvre d'équivalence en volume pour les travaux de renouvellement de la voie qui correspond à un kilomètre de renouvellement de l'ensemble des composantes de la voie : rails, traverses et ballast. Les voies de catégorie 7 à 9 SV ne font pas l'objet du suivi du nombre des GOPEQ.

Source : ART d'après SNCF Réseau

Analyses complémentaires disponibles dans le rapport ART :

- Évolution des coûts des GOPEQ

RÉSULTATS ÉCONOMIQUES DES GESTIONNAIRES D'INFRASTRUCTURE (3/3)

Hors réseau ferré national, focus sur le réseau RER RATP

	Niveau (au 31/12/2021)	Evolution par rapport à 2020 (2020-2021)
▪ Charges globales d'entretien et de surveillance sur réseau RER RATP	142,1 M d'euros	- 5,0 %
dont charges affectables RER A	62,8 M d'euros	+ 12,3 %
charges affectables RER B	28,9 M d'euros	+ 5,7 %
▪ Investissements sur réseau RER RATP	252,3 M d'euros	+ 11,1 %
dont investissements affectables RER A	147,5 M d'euros	+ 9,3 %
investissements affectables RER B	99,5 M d'euros	+ 17,3 %

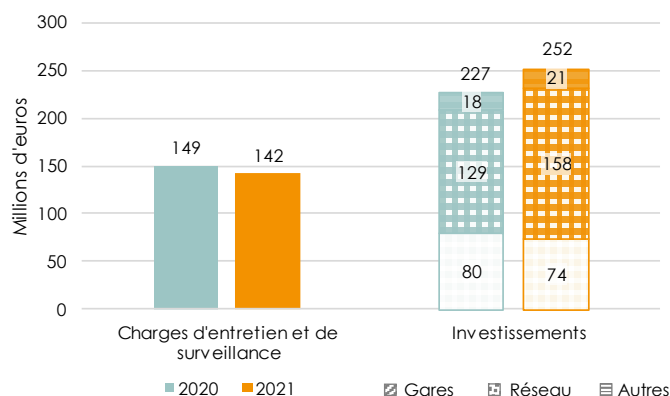
Plus de 250 millions d'euros d'investissement sur les lignes RER par la RATP

Les charges d'entretien et de surveillance des lignes RER A et B de la RATP s'élèvent à plus de 140 millions d'euros en 2021, en baisse de 5 % sur un an. Celle-ci concerne majoritairement des charges de structure (du fait d'évolutions de la fiscalité au titre de l'année 2021) sans que se réduisent les charges associées au volume d'entretien réalisé.

Les coûts d'entretien affectés aux lignes RER augmentent en effet de 12 % et 6 % respectivement pour le RER A et RER B. Rapportés au kilomètre de voie, les coûts d'entretien de la RATP pour les RER s'élèvent à plus de 377 000 euros.

Plus de 250 millions d'euros d'investissements ont été affectés par la RATP aux deux lignes de RER en 2021 : cela représente une hausse de 11 % sur un an, et un poids de 9,3 % dans l'enveloppe globale des investissements réalisés en 2021 par le groupe RATP. Les investissements en gares ont représenté environ 30 % du montant affecté aux deux lignes de RER (dont 50 millions d'euros pour le RER A en 2021), tandis que les investissements sur les lignes du réseau en constituent près de 60 % (dont 43 millions d'euros pour le RER B, intégrant le renouvellement du système de signalisation, l'allongement des voies de retournement, la création d'un poste de redressement atelier, etc.).

Figure 12 – Charges d'entretien et de surveillance et montant des investissements de la RATP pour les RER A et B



*Autres: investissements mixtes gares/réseau et atelier

Source : ART d'après RATP

03

PARTS MODALES DU TRANSPORT FERROVIAIRE (FRET ET VOYAGEURS)



	Niveau (2021)	Évolution par rapport à 2019 (2019-2021)	Évolution sur 5 ans (2016-2021)
■ Part modale du transport ferroviaire de voyageurs	8,6 %	-1,3 point %	-0,7 point %
■ Part modale du transport ferroviaire de fret	10,4 %	+0,7 point %	-0,1 point % (2017)

Une reprise plus dynamique du mode ferroviaire voyageurs devant l'aérien et l'autocar mais derrière le mode routier

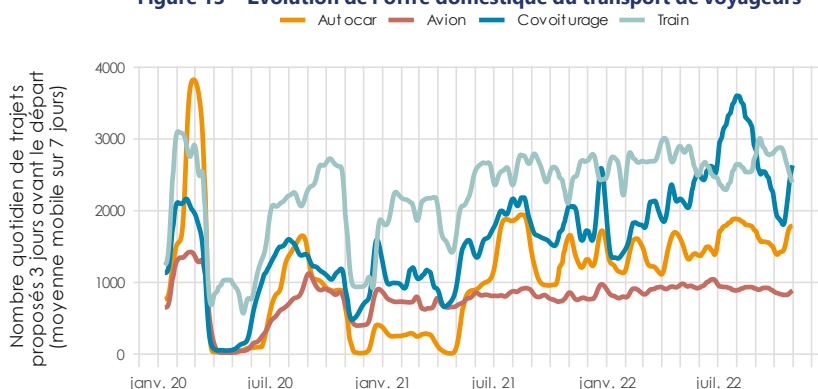
Le transport ferroviaire de voyageurs a rebondi en 2021 sur une dynamique similaire à celle du transport aérien intérieur (plus impacté cependant par la crise de 2020), les deux modes retrouvant respectivement près de 76 % et 62 % de leurs niveaux de 2019. C'est ainsi une reprise plus dynamique que pour les cars « Macron » (41 % du niveau de 2019), mais moins forte que pour les transports collectifs urbains (bus et métros), revenus à 77 %.

Au global les transports collectifs restent encore très en-deçà de leur fréquentation d'avant-crise (72 %), alors que le transport individuel

routier a retrouvé 90 % de sa fréquentation de 2019, et augmenté sa part modale de plus de 3 points en deux ans au détriment, notamment, du mode ferroviaire.

Le mode ferroviaire a en revanche capté la reprise du transport de marchandises en 2021 (revenu au global à 99 % de son niveau de 2019), avec un rebond à 105 % du niveau de 2019 pour le mode ferré contre 99 % pour le routier (et 94 % pour le fluvial). La part modale du transport ferroviaire de marchandises, si elle reste encore faible en France, revient ainsi à son niveau de 2017.

Figure 13 – Évolution de l'offre domestique du transport de voyageurs



Source : ART d'après des données collectées auprès de comparateurs d'offre de transport sur un échantillon de 140 liaisons domestiques parmi les plus fréquentées

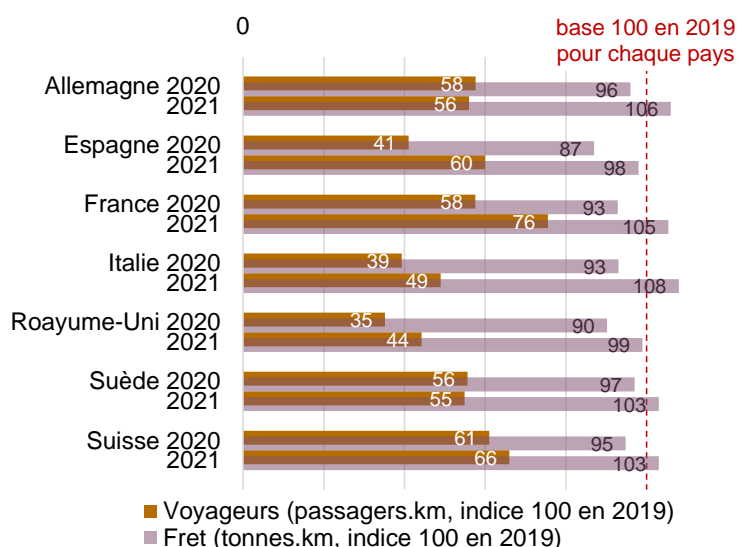
Le suivi de plusieurs modes de transports collectifs pour les liaisons les plus fréquentées, permet d'observer, depuis la crise sanitaire, les reprises assez lentes des offres de transports en 2021 voire 2022, en particulier pour les modes autocar et aérien. Les offres de covoiturage se distinguent par une reprise très dynamique depuis la mi-2021 et ayant rejoint voire dépassé les niveaux observés en début 2020.

La France enregistre la plus forte reprise du transport ferroviaire de voyageurs parmi les pays européens

En 2021 la France se singularise fortement parmi les pays européens avec une reprise plus rapide du transport ferroviaire de voyageurs à près de 76 % du niveau de 2019 (à 71 % en revanche hors effet du mois de décembre 2019 affecté par des grèves). Les pays européens voisins affichent ainsi une quasi-stagnation (Suisse) voire une nouvelle baisse (Allemagne, Suède) par rapport aux niveaux de l'année 2020, ou une reprise à partir de niveaux très bas au Royaume-Uni, en Espagne et en Italie.

Le transport ferroviaire intérieur de marchandises, moins impacté en 2020 par la crise sanitaire, est également revenu, pour la plupart des pays voisins de la France, au niveau de 2019 voire à un niveau supérieur. La plus forte croissance du transport ferroviaire de fret en 2021 est observée en Italie avec une croissance de 14 % des volumes transportés par rapport à 2019.

Figure 14 – Évolution européenne des volumes du transport ferroviaire de voyageurs et fret



Source : ART, Eurostat, IRG-Rail

Analyses complémentaires disponibles dans le rapport ART :

- Tableaux détaillés d'évolution par mode

04

ÉTAT DES LIEUX

DU TRANSPORT FERROVIAIRE DE MARCHANDISES (1/2)



	Niveau (2021)	Évolution par rapport à 2019 (2019-2021)	Évolution nette sur 4 ans (2017-2021)
▪ Offre de transport ferroviaire de fret (trains.km)	59,5 millions	+ 1,2 %	- 7,5 %
▪ Trafic effectif (tonnes.km)	35,7 milliards	+ 5,4 %	+ 0,8 %
▪ Emport moyen des trains (tonnes par train)	600	+ 4,2 %	+ 9,0 %
▪ Recettes issues du trafic	1145 M d'euros	+ 4,2 %	- 2,5 %
▪ Part du transport combiné (tonnes.km)	38,9 %	+ 5 pts %	ND
▪ Taux de ponctualité des trains de fret à 15 minutes	76,9 %	+ 0,3 pt %	+ 0,1 pt %

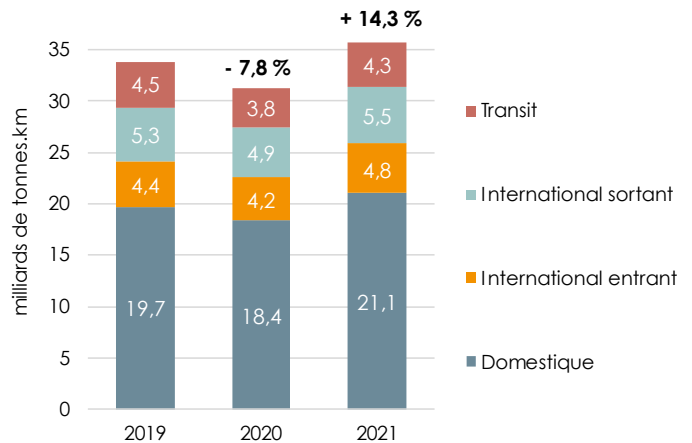
Un fort rebond du transport ferroviaire de marchandises en 2021...

L'activité de fret ferroviaire a fortement repris en 2021, avec un rebond de 5,4 % (en tonnes.km) par rapport au niveau de trafic effectif observé en 2019 et un retour au niveau observé en 2017. Ce rebond concerne particulièrement le trafic domestique, en hausse de plus de 7 % en 2 ans, mais aussi le trafic international (+3,6 %).

Le nombre de circulations de trains de fret sur le RFN apparaît en revanche en hausse assez modérée par rapport à 2019 (+1,2 %), et en net recul par rapport à 2017 (-7,5 %). La croissance forte du trafic est ainsi à relier à la poursuite de la massification des trains de fret et à une hausse de l'emport moyen de près de 50 tonnes par train depuis 2017.

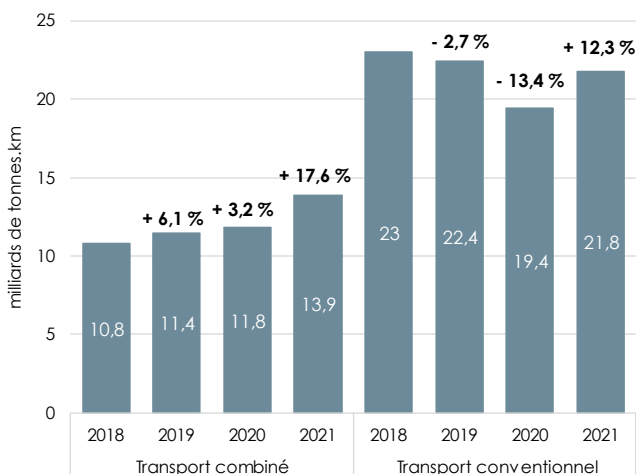
Cette croissance du trafic fret est également essentiellement impulsée par les activités de transport combiné, qui ont progressé de plus de 20 % depuis 2019 (en tonnes.km) quand le transport conventionnel a diminué de 3%. Le transport combiné (dont ferroutage) représente ainsi 39% des tonnes.km en 2021.

Figure 15 – Trafic effectif par type de parcours et évolution globale du transport ferroviaire de marchandise (en milliards de tonnes.km)



Source : ART d'après entreprises ferroviaires

Figure 16 – Trafic effectif et évolution annuelle du fret ferroviaire (2018-2021) (en milliards de tonnes.km)



Source : ART d'après entreprises ferroviaires

...Mais un niveau de recette qui reste inférieur à son niveau de 2017

En 2021, les recettes des entreprises ferroviaires réalisées sur le RFN rebondissent de 16 % après une baisse de 10 % en 2020.

Ce montant d'activité reste cependant en retrait de 2,5 % par rapport à l'année 2017 traduisant en quatre ans une baisse de la recette rapportée à la tonne.km (passée de 3,3 à 3,2 centimes d'euros entre 2017 et 2021).

La prise en charge exceptionnelle des redevances d'infrastructure et la poursuite de la « compensation fret »** par l'État ont été reconduites en 2021 et s'établissent à respectivement 54,2 millions d'euros et à 98,7 millions d'euros.

L'État a également introduit une nouvelle aide au wagon isolé en 2021 pour un montant de 70 millions d'euros***.

** « La compensation fret » est la prise en charge par l'État du différentiel entre les redevances payées par les utilisateurs de l'infrastructure et les coûts directement imputables aux circulations fret.

Cette aide permet de diminuer les péages payés par les entreprises ferroviaires et autres candidats à SNCF Réseau.

*** Commission des finances du Sénat, d'après les annexes budgétaires aux projets de loi de finances et de règlement des comptes.

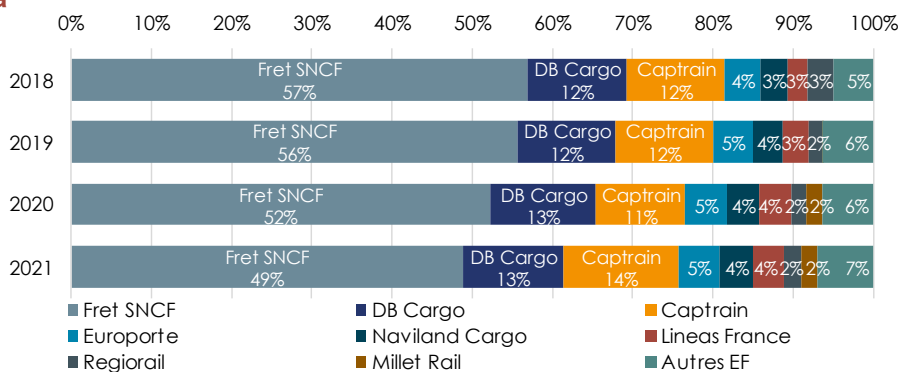
ÉTAT DES LIEUX DU TRANSPORT FERROVIAIRE DE MARCHANDISES (2/2)

Fret SNCF continue de perdre des parts de marché alors que Captrain France devient la deuxième entreprise ferroviaire du marché

En 2021, l'opérateur historique Fret SNCF perd de nouveau 3 points de part du marché ferroviaire français, au profit de Captrain France, autre entreprise du groupe SNCF, qui devient la seconde entreprise ferroviaire du marché avec 14% des tonnes.km réalisés en 2021, tandis que les parts relatives des autres acteurs restent stables. Le marché du fret ferroviaire apparaît de plus en plus déconcentré avec un indice de concentration (HHI*) s'élevant à 28 en 2021, contre 35 en 2019.

*voir glossaire

Figure 17 – Part des tonnes.km réalisées par les entreprises ferroviaires



Source : ART d'après entreprises ferroviaires

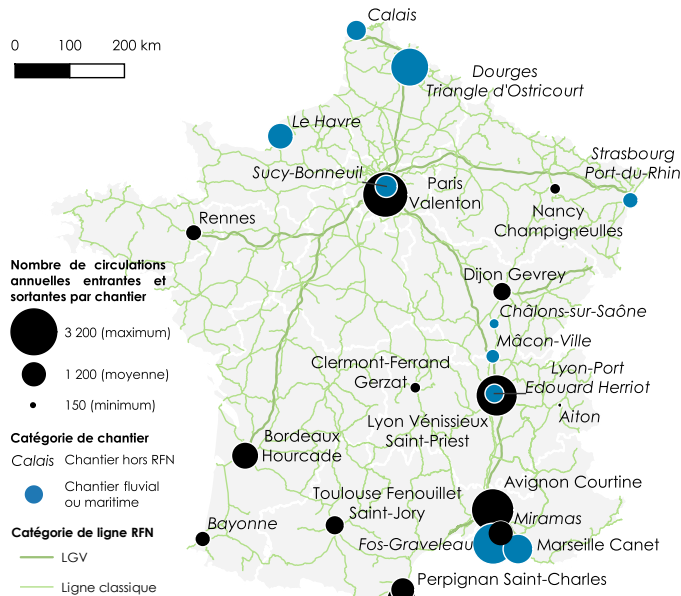
Étude thématique

Le transport combiné

Le transport combiné* constitue, par définition, l'association de plusieurs modes de transport pour l'acheminement de marchandises, au sein duquel le mode routier est dans la majorité des cas en charge du pré- et/ou du post-cheminement sur une courte distance, en complément d'un autre mode de transport (ferroviaire ou fluvial) qui assure l'acheminement sur la partie centrale du parcours des marchandises. Le transport combiné rail-route représente la plus grande part des trafics de transport combiné en France (environ 70 % des unités de transport intermodal en 2020**).

- **Le transport combiné connaît la dynamique la plus forte au sein du transport ferroviaire de marchandises.** Il a représenté 13,9 milliards de tonnes.km réalisés en 2021 (contre 10,8 milliards en 2018), soit 39 % des activités ferroviaires de marchandises. En comparaison avec le transport conventionnel, le transport combiné s'effectue sur des distances en moyenne plus longue (556 km contre 335 km).
- **Quatre entreprises ferroviaires assurent la traction de 93 % des tonnes.km.** Si le marché de la traction ferroviaire est concentré, la répartition de la commande de capacité auprès du gestionnaire d'infrastructure laisse apparaître une **répartition des contrats auprès des chargeurs plus concurrencée**. Sept opérateurs de transport combiné*** étaient, en 2021, à l'origine de réservations de sillons ferroviaires, soit 56 % des tonnes.km de l'activité de transport combiné. Leur activité se concentre principalement autour des métropoles et le long du corridor Mer du Nord – Méditerranée.
- Indépendamment de la distance parcourue, **le transport combiné affiche des taux de ponctualité plus faibles que ceux du transport conventionnel** : 32 % des circulations de transport combiné sont en retard à leur terminus au seuil de 30 minutes contre 14 % pour le transport conventionnel. Bien que ce taux soit resté stable pour le transport conventionnel, il s'est dégradé de 4 points de pourcentage depuis 2017 pour le transport combiné sans que cela n'empêche sa progression.

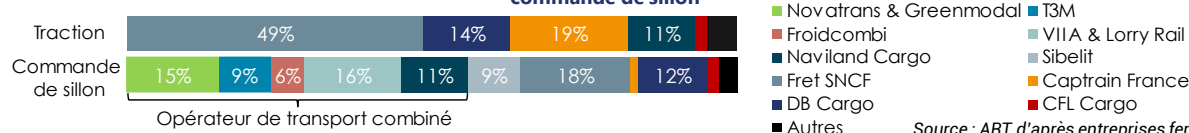
Figure 18 – Distribution par chantier de transport combiné des circulations réalisées par les opérateurs de transport combiné en 2021



Source : ART d'après SNCF Réseau

Note : les chantiers de moins de 150 circulations annuelles sont exclus.

Figure 19 – Répartition du trafic ferroviaire combiné (en tonnes.km) par entreprise ferroviaire tractionnaire et par société à l'origine de la commande de sillon



Source : ART d'après entreprises ferroviaires

* Le transport combiné est identifié ici au regard du type de conditionnement identifié par circulation ferroviaire (conteneurs et caisses mobiles, semi-remorques non-accompagnés, semi-remorques accompagnés). Cette identification, qui inclut le ferroutage dans le transport combiné, peut donc conduire à une possible surestimation de l'activité stricte de transport combiné.

** DGITM – appels à manifestation d'intérêt relatifs à l'aide à l'exploitation des services réguliers de transport combiné de marchandises.

*** Les opérateurs sont définis comme les candidats autorisés et entreprises ferroviaires dont la totalité de l'activité est dédiée au transport combiné et qui réalisent les prestations de manutention sur les chantiers de transport combiné.

Analyses complémentaires disponibles dans le rapport ART :

- Activité fret par catégorie NST.
- Ponctualité des trains de fret.



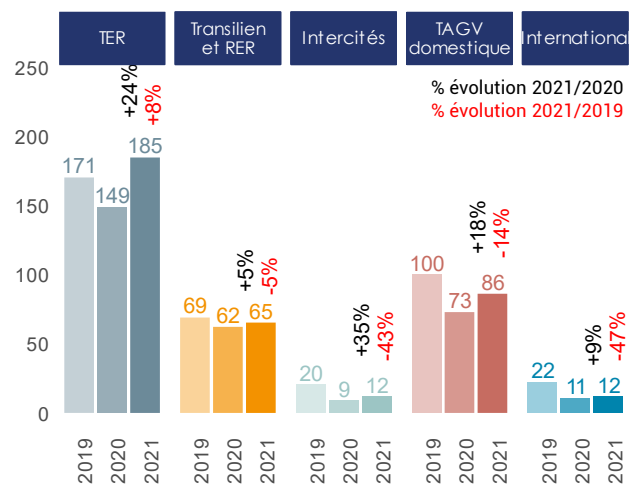
	Niveau (2021)	Évolution par rapport à 2019 (2019-2021)	Évolution nette sur 5 ans (2016-2021)
▪ Offre de transport ferroviaire de voyageurs (trains.km)	361 millions	-6 %	-10 %
▪ Offre de transport ferroviaire de voyageurs (sièges.km)	194 milliards	-7 %	-9 %
▪ Capacité d'emport des trains (sièges par circulation)	542	0 %	+ 2 %
▪ Fréquentation (voyageurs.km)	74 milliards	-24 %	-19 %
▪ Taux d'occupation du transport ferroviaire	38 %	-7 points %	- 5 points %
▪ Part des activités non-conventionnées	27 % (trains.km)	- 5 points %	- 6 points %
	59 % (pass-.km)	-1 point %	+ 2 points %
	64 % (taux d'occ-.)	-7 points %	+ 1 points %

Une offre ferroviaire TAGV inférieure à son niveau de 2019 mais en hausse pour les services conventionnés

L'offre ferroviaire pour les services de transport de voyageurs s'établit à 361 millions de trains.km parcourus en 2021, **en baisse de 6 % par rapport à 2019**. La reprise est cependant très différenciée entre services :

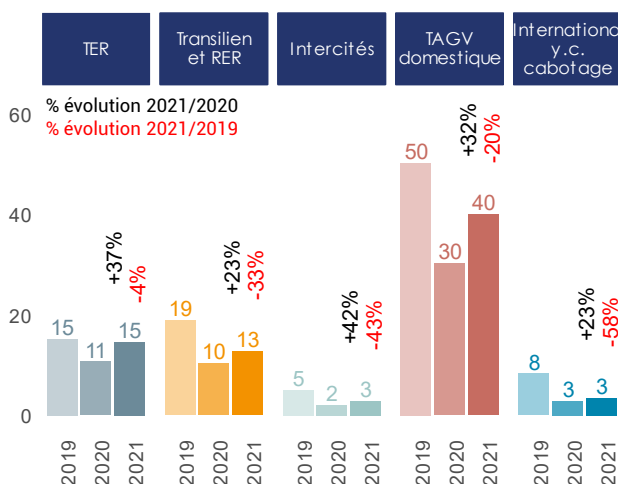
- **l'offre des services conventionnés a dépassé son niveau de 2019** : pour les TER l'offre est ainsi en hausse de 8 % (et de 4 % à périmètre constant*). Les services Transilien et RER ont opéré en 2021 95 % de leur offre effective de 2019 (91 % en dehors du mois de décembre affecté par les grèves en 2019). L'offre Intercités, réduite en 2020 suite au transfert de lignes à la région Normandie, a augmenté de manière notable en 2021 (+35 %) à la suite de la réouverture de lignes de trains de nuit.
- **L'offre de trains internationaux ne retrouve en revanche que 53 % de son niveau de 2019**. En 2021, l'offre de TAGV domestique est en repli, et représente 86 % de celle de 2019.

Figure 20 – Évolution de l'offre ferroviaire de voyageurs (en millions de trains.km)



Source : ART d'après entreprises ferroviaires et RATP

Figure 21 – Évolution de la fréquentation ferroviaire de voyageurs (en milliards de passagers.km)



Source : ART d'après entreprises ferroviaires et RATP

La fréquentation ferroviaire chute plus fortement que l'offre

La fréquentation ferroviaire **s'élève en 2021 à 74 milliards de passagers.km transportés**. Tous services confondus, elle a ainsi atteint 76 % de son niveau de 2019.

En dépit de la reprise marquée de l'offre des trains conventionnés, la fréquentation des trains TER, Transilien et RER montre une reprise relativement faible en 2021 : pour TER la reprise est fortement liée à l'effet de l'intégration des lignes Intercités au périmètre de la région Normandie, et reste inférieure de 14 % au niveau de 2019 à périmètre constant*.

Les services librement organisés montrent des niveaux de reprise de la fréquentation plus proches des niveaux de reprise de leur offre ferroviaire entre 2019 et 2021.

L'année 2021 a également été marquée par la reprise des services Intercités de nuit dont l'offre a augmenté de 17 % entre 2019 et 2021 après une longue période de diminution.

* Évolutions TER à périmètre constant : mesure des indicateurs en intégrant à l'activité TER 2019-2021 les lignes Intercités reprises par les régions avant 2021 (cela concerne sur la période 2019-2020 les lignes transférées en 2020 à l'activité TER de la région Normandie)

ÉTAT DES LIEUX DU TRANSPORT FERROVIAIRE DE VOYAGEURS (2/4)

Le taux d'occupation des services ferroviaires s'établit à 38 % en 2021, en recul de 9 points depuis 2019

La reprise moins dynamique, en 2021, de la fréquentation ferroviaire que de l'offre induit des taux d'occupation des trains encore en-deçà de leurs niveaux de 2019 mais en progression lente. C'est particulièrement le cas pour les services Transilien et RER, dont le taux d'occupation est, en 2021, inférieur de 10 points au niveau de 2019, et reste ainsi à un niveau proche du taux d'occupation moyen des services TER.

Les services internationaux restent, en 2021, les plus affectés par les effets de la crise sanitaire, avec un taux d'occupation en recul de 14 points de pourcentage par rapport à 2019. Le taux d'occupation moyen des TAGV domestiques montre en revanche un rebond marqué au cours de l'année 2021, mais sans retrouver le taux de 72 % observé en 2019.

Figure 22 – Évolution du taux d'occupation moyen des services voyageurs (en %)

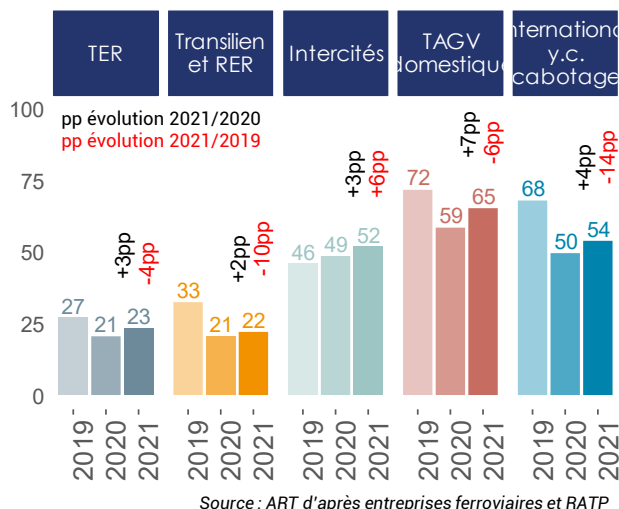
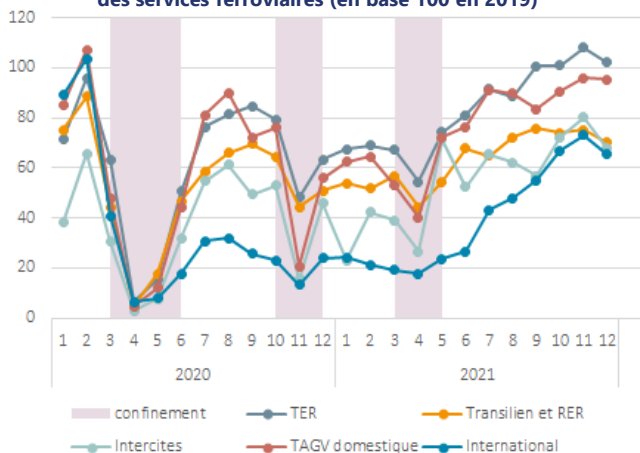


Figure 23 – Évolution mensuelle de la fréquentation des services ferroviaires (en base 100 en 2019)



Après un premier semestre mitigé, la fréquentation a significativement progressé au second semestre 2021

Au regard des évolutions mensuelles de la fréquentation, on peut noter que la fréquentation TER et TAGV domestique, impactée par la troisième période de confinement en France, a retrouvé 90 % des niveaux de 2019 à partir de la mi-année 2021. Les services Transilien montrent un retour plus lent de la fréquentation qui plafonne à moins de 80 % du niveau d'avant-crise sur le second semestre. La fréquentation des services internationaux apparaît également en reprise progressive sur 2021 mais reste inférieure de 30 %, à fin d'année, aux niveaux de 2019.

Ce retour très progressif de la fréquentation ferroviaire peut également être observé dans les pays européens voisins : en dépit de niveaux d'offre proches ou supérieurs aux niveaux de 2019, la fréquentation des trains en Allemagne, Italie, Espagne et Suède n'a atteint en 2021 que 50 % à 60 % en moyenne des niveaux de 2019 (voir les [premiers chiffres du Bilan ferroviaire 2021](#) publiés par l'ART), induisant des taux d'occupation en net recul dans la plupart des pays.

Les principaux axes de l'offre TAGV domestique affichent une reprise plus dynamique que les axes secondaires

Les axes commerciaux domestiques Est et Nord, qui étaient déjà les plus affectés en 2020, affichent un niveau de reprise plus lent en volume de fréquentation ferroviaire que les principaux axes Atlantique et Sud-Est.

Pour la première année depuis leur création en 2013, la part des services Ouigo n'augmente pas en 2021 par rapport à 2020 avec une fréquentation qui se stabilise autour d'un passager sur cinq des TAGV domestiques pour 26 % des passagers.km.

Figure 25 – Évolution de la part des services Ouigo dans la fréquentation des services commerciaux domestiques

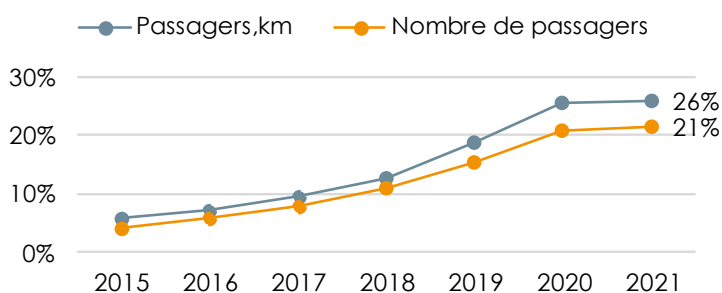
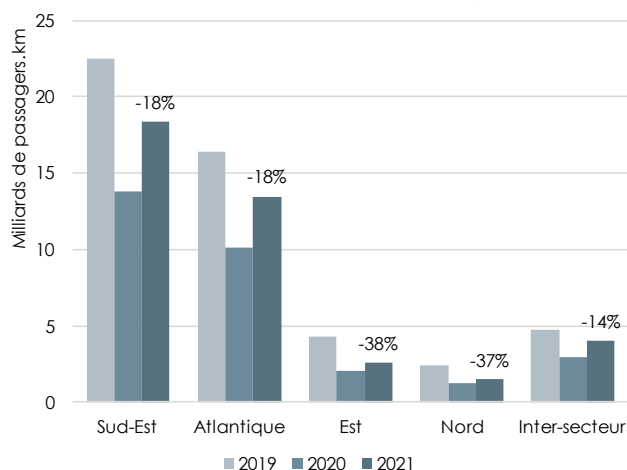


Figure 24 – Évolution de la fréquentation par axe des services commerciaux domestiques (en passagers.km)



ÉTAT DES LIEUX DU TRANSPORT DE VOYAGEURS (3/4)

État des lieux de l'ouverture à la concurrence du transport ferroviaire domestique de voyageurs

Trois nouveaux services ferroviaires librement organisés sont opérés en France depuis l'ouverture effective à la concurrence fin 2020 : la desserte par Trenitalia France de la ligne à grande vitesse Paris-Lyon-Milan en parallèle de l'opérateur SNCF Voyageurs, et deux dessertes par ligne classique de Paris-Lyon et Paris-Nantes par l'entreprise ferroviaire OSLO filiale de SNCF Voyageurs.

L'année 2021 a également vu la reprise de l'offre de trains de nuit au travers de la réouverture de trois lignes (Paris-Nice, Paris-Tarbes-Lourdes et Paris-Vienne).

La majorité des régions a validé un process et un calendrier d'ouverture à la concurrence de leurs services ferroviaires conventionnés :

- la région Sud-PACA a lancé en 2022 un appel à manifestation d'intérêt pour plusieurs lignes TER intra- et inter-régionales, à la suite de l'attribution en 2021 de deux premiers lots à Transdev et SNCF Voyageurs;
- la région Hauts-de-France a annoncé l'ouverture en quatre lots de l'ensemble des lignes TER entre 2025 et 2028. quatre candidats se sont déclarés intéressés (SNCF Voyageurs, Transdev, Régionéo et Renfe);
- la région Pays de la Loire a lancé en 2021 un premier appel d'offres (lot « Tram-train » et « Sud Loire »), pour une mise en service prévue fin 2024;
- la région Grand-Est a publié fin 2021 un appel d'offres concernant sept lignes transfrontalières (pour une mise en service prévue fin 2024) et prévoit l'ouverture à la concurrence d'autres lignes dès 2023;
- Île-de-France Mobilités prévoit l'ouverture progressive des lignes de Transilien-RER, de fin 2023 (tram-trains T4 et T11) à 2031/2032.

Trois autres régions ont précisé en 2022 le calendrier prévisionnel d'ouverture à la concurrence de leurs services ferroviaires :

- à horizon 2026 en région Bourgogne-Franche-Comté pour la totalité de son réseau ferroviaire;
- dès 2027 en Normandie (lot « Étoile de Caen ») et en totalité sur cinq lots à fin 2029;
- dès 2027 possiblement en Nouvelle-Aquitaine, avec une ouverture progressive de quatre lots.

15 % des gares ont été desservies moins de 300 jours en 2021

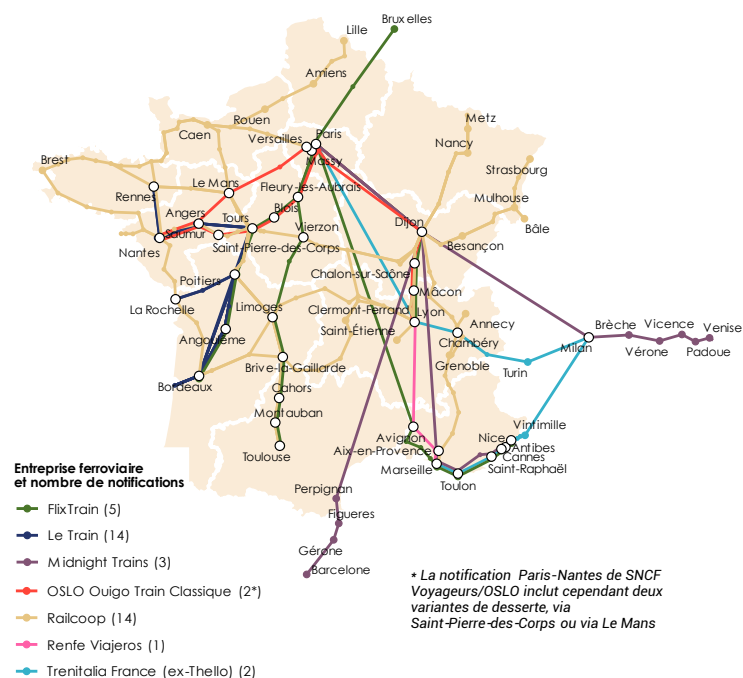
2800 gares de voyageurs ont été régulièrement desservies en 2021. Parmi celles-ci, la très grande majorité accueille des services conventionnés (Intercités, TER ou Transilien) tandis que seules 180 gares accueillent des services commerciaux TAGV.

Si la majorité des gares accueillant des services conventionnés sont desservies sans interruption au cours de l'année (ie. *a minima* une fois par jour), 15 % d'entre elles ont été desservies sur moins de 300 jours en 2021. Pour les activités librement organisées ce taux atteint 20 % de gares desservies moins de 300 jours dans l'année par ces services. Les gares occasionnellement desservies accueillent ainsi pour la plupart des dessertes saisonnières : c'est le cas, pour les services commerciaux notamment pour les gares situées sur la ligne de la vallée de l'Arve (durant la saison hivernale) ou, pour les services conventionnés, pour les gares de la ligne dite « Tire-bouchon » (ligne reliant Auray à la Presqu'île de Quiberon durant la saison estivale). D'autres services conventionnés sont assurés tout au long de l'année mais certains arrêts sont assurés seulement quelques jours de la semaine comme c'est le cas sur la ligne TER entre Metz et Trèves. Ceci explique le faible niveau de desserte de certaines gares.

Analyses complémentaires disponibles dans le rapport ART :

- Analyse des Intercités de nuit

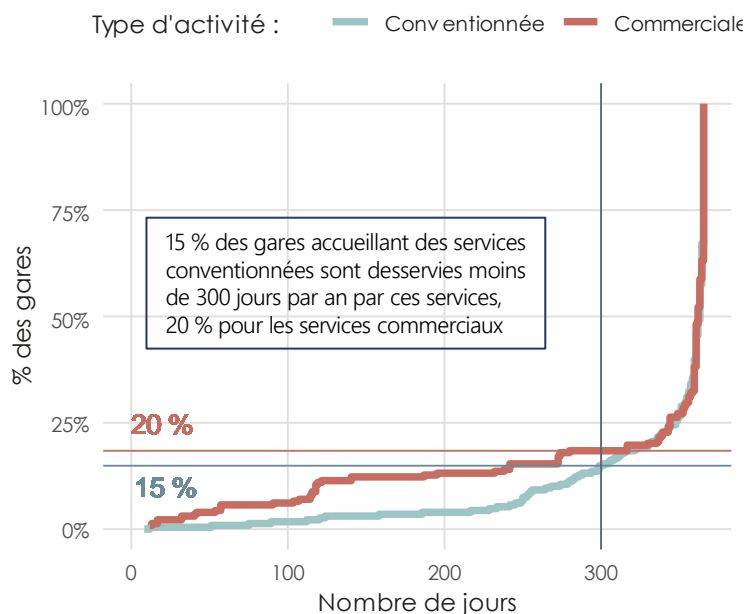
Figure 26 – Notifications (à mi-année 2022) de nouvelles lignes ferroviaires librement organisées



Règlement de différends par l'Autorité dans le cadre de l'ouverture à la concurrence des services ferroviaires

L'Autorité de Régulation des Transports a clos, en juin 2021 ([Décision n° 2021-032 du 17 juin 2021](#)) et en juillet 2022 ([Décision n° 2022-051 du 12 juillet 2022](#)), les différends opposant SNCF Voyageurs respectivement à la région Sud-PACA et à la région Hauts-de-France, enjoignant à l'opérateur de transmettre les informations relatives à la préparation et à l'organisation de l'ouverture à la concurrence des services ferroviaires conventionnés des deux régions.

Figure 27 – Répartition des gares selon le nombre de jours durant lesquelles elles sont desservies par les services qu'elles accueillent



ÉTAT DES LIEUX DU TRANSPORT DE VOYAGEURS (4/4)

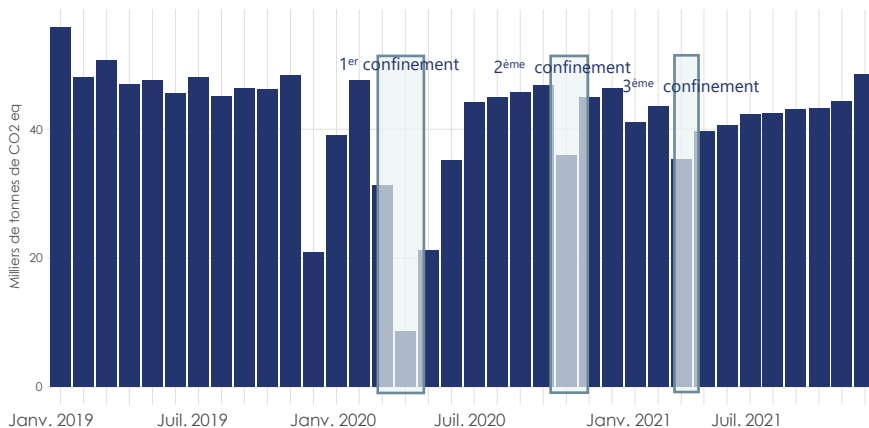
Étude thématique - Les émissions de gaz à effet de serre du transport ferroviaire de voyageurs

- Du fait de la contraction de l'offre en période de crise sanitaire, les émissions de GES inhérentes à l'activité de transport ferroviaire de voyageurs ont diminué de 7,2 % par rapport à leur niveau de 2019

L'évolution des émissions de GES du transport ferroviaire de voyageurs témoigne de l'impact des confinements successifs instaurés afin d'endiguer la propagation de la Covid-19. Le transport ferroviaire de voyageurs a généré environ 511 000 tonnes de CO₂ eq. en 2021, soit une hausse de 15 % des émissions par rapport à leur niveau bas de 2020 (446 000 tonnes) en lien avec la reprise des activités ferroviaires. Ce niveau reste cependant inférieur à celui observé avant les deux années affectées par la crise sanitaire (550 000 tonnes de CO₂ en 2019).

Si l'évolution observée des émissions de GES (-7,2 % depuis 2019) est naturellement liée à la contraction de l'offre ferroviaire, elle apparaît cependant légèrement plus marquée que la baisse des train.km (représentant - 3,5 % entre 2019 et 2021 sur le périmètre d'activité de SNCF Voyageurs).

Figure 28 – Évolution des émissions de GES du transport ferroviaire de voyageurs (en milliers de tonnes de CO₂ eq)

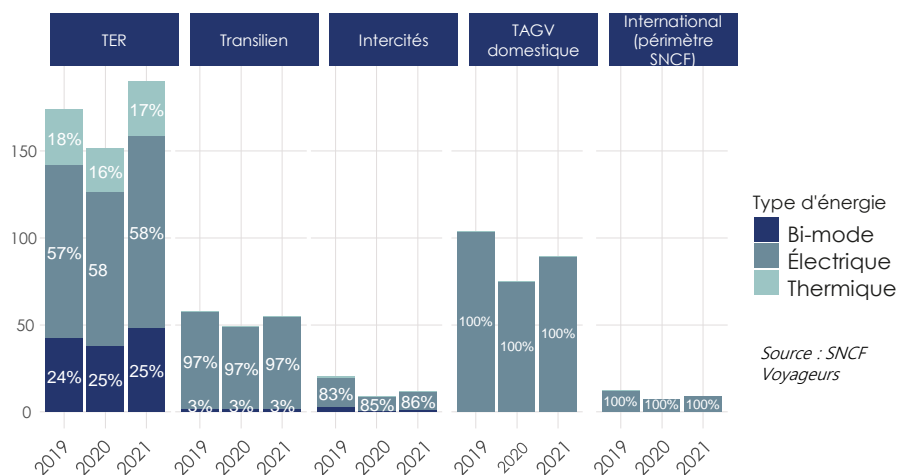


Source : SNCF Voyageurs

Note méthodologique : données de consommations électrique et thermique issues des données de facturation

- Plus de 75 % des trains.km des activités voyageurs sont opérés avec des matériels électriques

Figure 29 – Évolution des trains.km voyageurs (en millions) selon le type d'énergie



Type d'énergie
 ■ Bi-mode
 ■ Électrique
 ■ Thermique

Source : SNCF Voyageurs

Les matériels électriques représentent ainsi, en 2021, 77 % des trains.km des activités voyageurs (hors considération des matériels bi-modes électriques-thermiques), soit en baisse de 1,8 point par rapport à 2019 au sein du « mix énergétique » des activités voyageurs, du fait uniquement de la baisse forte des activités TAGV et Intercités.

63 % des émissions de GES globales des activités voyageurs proviennent en revanche des trains.km parcourus par des matériels thermiques et bi-modes. Si les trains.km thermiques représentent un poids très minoritaire en 2021 pour les activités Transilien et Intercités, celui-ci est significatif au sein de l'activité TER (17 % en 2021).

- Le recours accru aux matériels bi-modes a contribué à la légère amélioration des émissions de GES depuis 2019

L'analyse des consommations moyennes des trains thermiques « automoteurs », qui représentent 97 % des trains.km thermiques, montre une relative stabilité depuis 2019.

La baisse relativement plus forte des émissions de GES par rapport à l'évolution des trains.km s'explique ainsi essentiellement par un usage en hausse des matériels bi-modes au sein de l'activité TER, et par leur consommation moindre que les matériels thermiques (automoteurs ou locomotives diesel) ou par leur affectation plus efficiente sur des parcours électrifiés ou non-électrifiés.



Résultats d'activité sur RFN uniquement

(périmètres RATP des lignes RER A et B exclus ainsi que parties hors RFN des circulations (et liaisons) internationales)

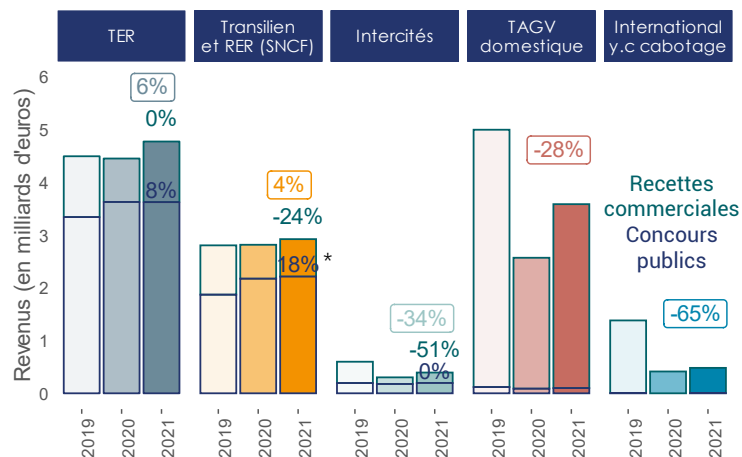
	Niveau (2021)	Évolution par rapport à 2019 (2019-2021)	Évolution nette sur 5 ans (2016-2021)
Revenus totaux de l'activité ferroviaire voyageurs	12,2 Mds d'euros	-14 %	-8 %
dont recettes directes des entreprises ferroviaires	6 Mds d'euros	-30 %	-24 %
dont concours publics perçus	6,1 Mds d'euros	+11 %	+14 %
Revenu moyen par passager.km	17 centimes d'euro	+13 %	+12 %
Recette commerciale par passager.km	9 centimes d'euro	-8 %	-7 %
Recette commerciale par train.km	16,8 euros	-27 %	-17 %

Les revenus des services commerciaux domestiques et internationaux en 2021 restent en fort retrait par rapport à 2019

Les recettes commerciales de l'activité TAGV domestique repartent à la hausse en 2021 par rapport à 2020 grâce à une reprise du trafic mais reste nettement inférieures au niveau de 2019 (-28 %). Le revenu par passager au 100 km reste lui aussi en retrait de 10 % par rapport à 2019 traduisant une demande encore atone par rapport à son niveau d'avant crise sanitaire. Le faible niveau de revenu par passager couplé à un taux d'occupation plus faible implique une baisse de revenus par train.km de 17 % entre 2019 et 2021 pour l'activité commerciale domestique.

La reprise du trafic de l'activité internationale a été plus modeste en 2021 impliquant un niveau de revenu encore nettement inférieur à ce qu'il était en 2019 (-65 %). Outre le faible niveau de fréquentation, cette forte baisse résulte d'un niveau de revenus par passager.km en baisse pour la deuxième année consécutive (-16 % en 2021 par rapport à 2019). La baisse de l'offre étant davantage marquée que celle de la fréquentation, les revenus par train.km repartent cependant à la hausse en 2021 par rapport à 2020 bien que restant inférieurs au niveau de 2019 (-14 %).

Figure 30 – Revenus de l'activité ferroviaire voyageurs en France par service (sur la partie RFN des trajets) [% évolutions 2021/2019]



*pour l'activité Transilien et RER, les recettes commerciales sont directement perçues depuis 2020 par Île-de-France Mobilités et non plus par SNCF Voyageurs, le niveau de recette commerciale présenté ici illustre une part indicative du montant payé par les usagers

Source : ART d'après entreprises ferroviaires

Les revenus des services conventionnés TER et Transilien et RER toujours tirés par les concours publics

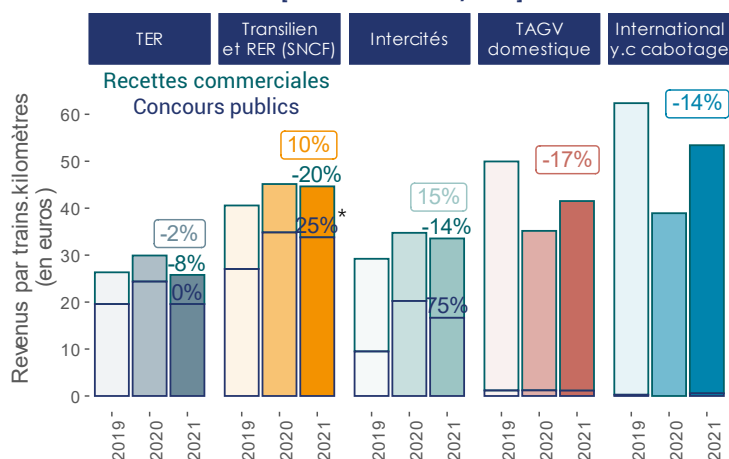
Les revenus des activités TER et Transilien et RER (sur périmètre SNCF) sont en hausse de respectivement 6 % et 4 % en 2021 par rapport à 2019. Cette croissance est le résultat de concours publics ayant fortement augmenté en 2020 afin de maintenir un niveau d'offre élevé en dépit de la chute de la fréquentation, et qui sont restés stables en 2021 (respectivement +8 % et +18 % entre 2019 et 2021).

Si le niveau de recettes commerciales par passager.km de l'activité TER est en progression de 4 % (+2 % à périmètre constant**) sur la période (cf. page suivante), la baisse du taux d'occupation pour l'activité implique un niveau de recettes commerciales par train.km en retrait de 8 %.

Le niveau des recettes commerciales de l'activité Transilien et RER est en baisse de 24 % en 2021 par rapport à 2019 du fait de la forte baisse du trafic (-33 %). La hausse des niveaux de recettes commerciales par passager.km (+13 %) et des concours publics permet néanmoins à l'activité de bénéficier de revenus par train.km en hausse de 10 % malgré un taux d'occupation en baisse.

L'activité Intercités voit elle aussi ses revenus par train.km nettement progresser (+15 %) en 2021 par rapport à 2019 grâce à des concours publics qui restent stables, et ce malgré le transfert des lignes normandes en janvier 2020 qui a amputé l'activité d'une part notable de son trafic.

Figure 31 – Revenus par train.km de l'activité ferroviaire voyageurs en France par service (sur la partie RFN des trajets) [% évolutions 2021/2019]



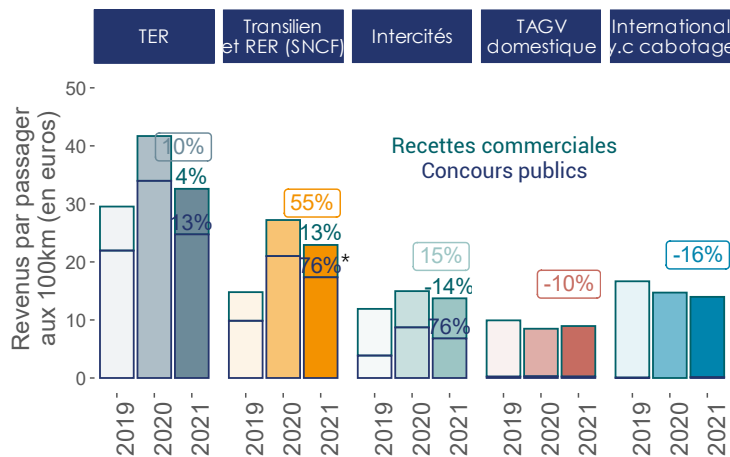
*cf. note Figure 30

Source : ART d'après entreprises ferroviaires

** Évolutions TER à périmètre constant : cf note page 16

RÉSULTATS ÉCONOMIQUES DU TRANSPORT FERROVIAIRE DE VOYAGEURS (2/2)

Figure 32 – Revenus par passager.km de l'activité ferroviaire voyageurs en France par service (sur la partie RFN des trajets) [% évolutions 2021/2019]



*cf. note Figure 30
Source : ART d'après entreprises ferroviaires

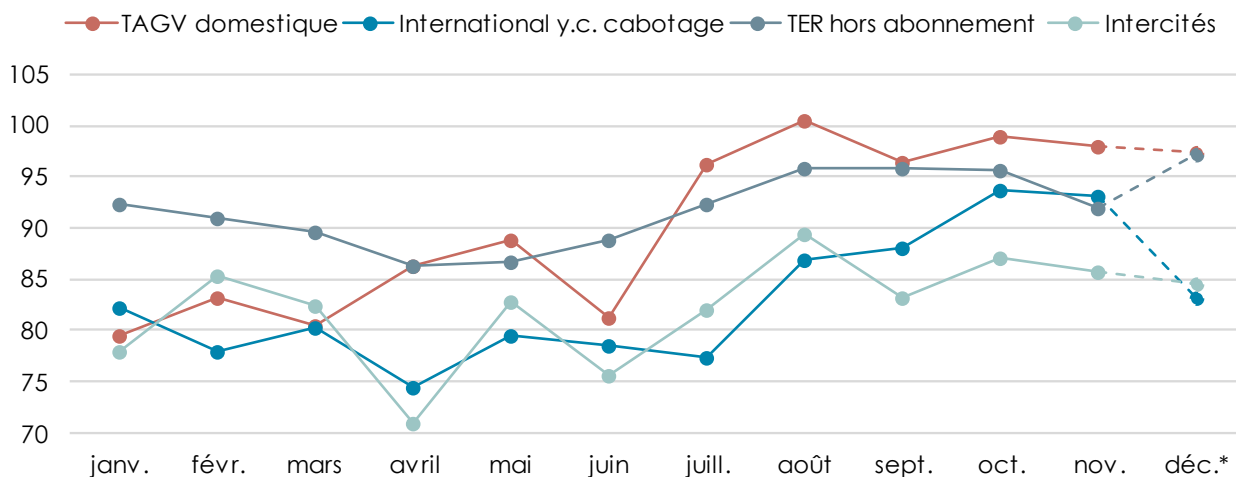
Les recettes commerciales par passager.km restent en retrait pour l'ensemble des activités au premier semestre 2021 par rapport à 2019 mais repartent à la hausse au second semestre

Les recettes commerciales par passager.km ont reculé en 2021 par rapport à 2019 pour les activités commerciales domestiques (-10 %) et internationales (-16 %) traduisant des prix qui n'ont pas encore retrouvé leur niveau d'avant crise.

Les recettes commerciales moyennes par passager.km de l'activité TER étaient en hausse de 4 % du fait principalement de l'intégration des lignes Intercités normandes dont la recette moyenne est élevée (+2 % à périmètre constant**). Par ailleurs, la part des voyageurs abonnés (dont la recette commerciale moyenne est relativement faible) a nettement reculé pour atteindre 39 % (-7 points de pourcentage) tandis que le niveau de recettes par passagers.km hors abonnement a ainsi baissé de 8 %.

Les recettes commerciales par passager.km en dehors des abonnements étaient nettement inférieures au premier semestre 2021 par rapport à la même période en 2019 pour l'ensemble des services. Une dynamique de reprise a pu être observée au second semestre avec des niveaux en hausse pour l'ensemble des services. C'est particulièrement vrai pour les services commerciaux domestiques avec un indice mensuel qui oscille au dessus de 95 % sur la période.

Figure 33 – Indice d'évolution de la recette commerciale par passager.km en 2021 par rapport à 2019 (base 100 = mois n de l'année 2019)



*décembre 2021 comparé à novembre 2019 pour corriger l'effet grève
Source : ART d'après entreprises ferroviaires

** Évolutions TER à périmètre constant : cf note page 16



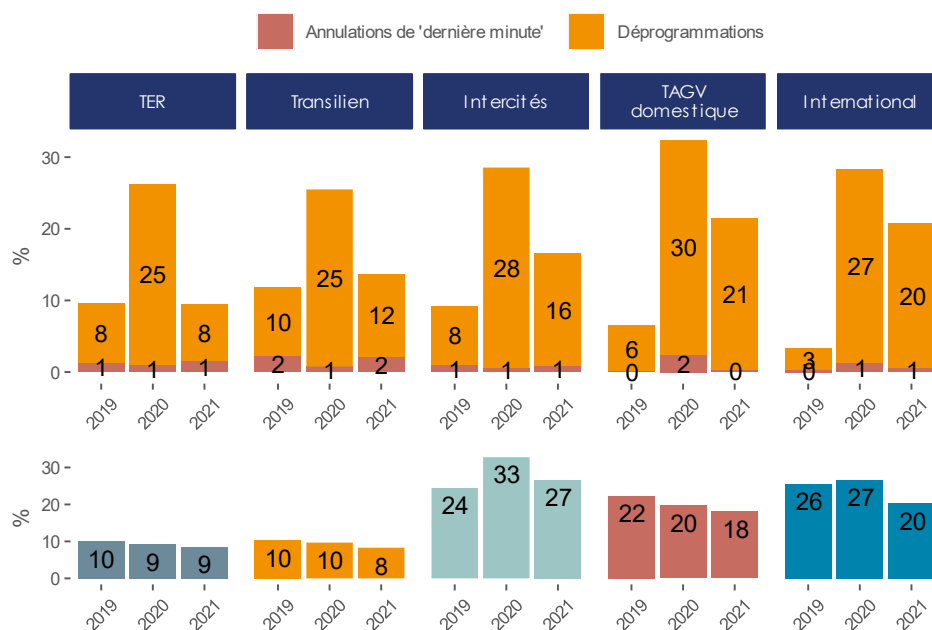
	Niveau (2021)	Évolution par rapport à 2019 (2019-2021)	Évolution nette sur 4 ans (2017-2021)
▪ Taux de déprogrammations de trains avant J-1 16h	10,1%	+ 1,5 points %	+ 7,1 points %
▪ Taux d'annulations « de dernière minute » après J-1 16h	1,7 %	0 point %	+ 0,2 point %
▪ Taux de réalisation effectif de l'offre programmé	88,0 %	- 1,6 points %	- 7,4 points %
▪ Taux de retard des trains au seuil de 5 minutes 0 seconde	9,1 %	- 2,1 point %	- 4,1 points %
▪ Régularité et ponctualité des circulations non-conventionnées	78,2 % circ. effect. 18,4 % circ. <5mn	- 15,9 points % - 4,7 points %	- 20,3 points % - 6,1 points %

Près de 10 % des trains conventionnés et plus de 20 % des TAGV déprogrammés au cours de l'année 2021

Du fait notamment d'une nouvelle période de confinement de 2021, le taux de réalisation (taux de trains ayant réellement circulé par rapport aux trains programmés) des circulations voyageurs est resté à un niveau plus dégradé qu'en 2019 pour la plupart des services ferroviaires, et *a fortiori* plus faible qu'en 2017 (dernière année sans impact majeur de mouvements sociaux et de périodes de confinement). Les services longue distance apparaissent, comme en 2020, les plus affectés par ces déprogrammations.

On peut en revanche noter des taux d'annulations (de dernière minute) et des taux de ponctualité en amélioration, en particulier pour les services TAGV pour lesquels le taux de ponctualité est en hausse de 4 points par rapport à 2019.

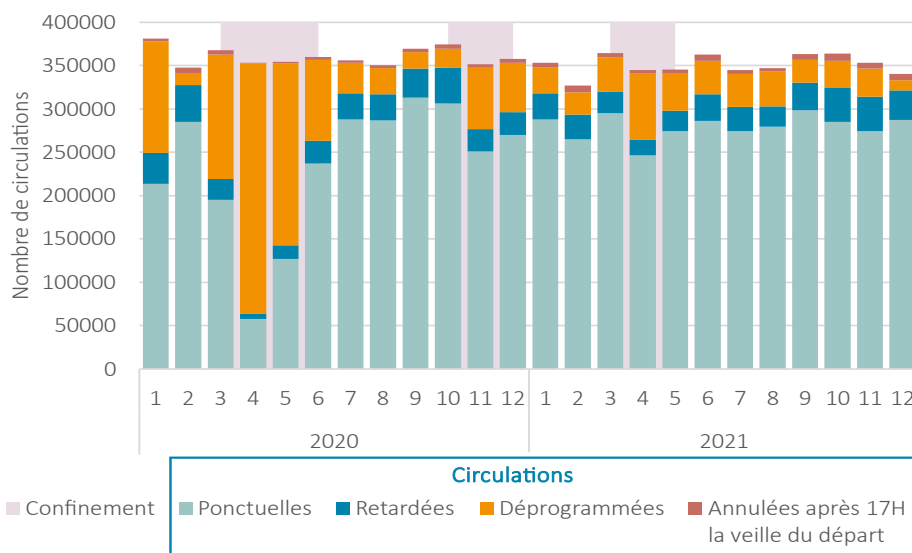
Figure 34 – Taux d'annulation de dernière minute et de déprogrammations (graphique haut), et taux de retard au terminus des trains au seuil de 5min00s (graphique bas)



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

Note méthodologique : le seuil de retard considéré est celui de 5 minutes et 0 seconde. Périmètre TER et Transilien hors services de tram-train.

Figure 35 – Évolution mensuelle du taux de réalisation de l'offre programmée (2020-2021)



Source : ART d'après SNCF Réseau et entreprises ferroviaires

Si les trois périodes successives de confinement ont conduit à un volume accru de déprogrammations de trains, leur taux reste cependant relativement élevé sur l'ensemble de l'année 2021 (10 %) et au second semestre 2021 (8 %).

A l'inverse le taux de ponctualité des circulations, qui s'était amélioré sur les périodes de confinement et de gestion plus facilitée des circulations, apparaît plus dégradé sur la fin de l'année 2021, avec un taux de retard 8,5 % au troisième trimestre et de 11,4 % au quatrième.

QUALITÉ DE SERVICE DU TRANSPORT FERROVIAIRE DE VOYAGEURS (2/2)

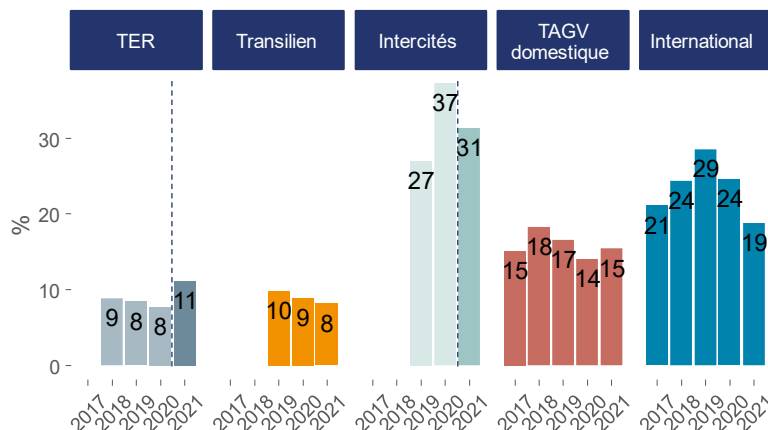
	Niveau (2021)	Evolution par rapport à 2019 (2019-2021)	Evolution nette sur 4 ans (2017-2021)
▪ Taux de passagers impactés par des retards à leur descente du train au seuil de 5 minutes 0 seconde	9,1 %	-2,3 point %	-
▪ Taux de passagers indemnisés pour les TAGV domestiques et internationaux en retard de plus de 30 minutes	42 %	+8 points %	-

Entre 69 % et 92 % des passagers arrivent à l'heure selon l'activité

En 2021, le taux de ponctualité des passagers à l'arrivée, toutes activités confondues reste supérieur à celui de 2019, du fait de l'amélioration du taux de ponctualité des trains au terminus induite par la baisse des circulations.

La progression du taux de ponctualité concerne principalement les services Transilien et TAGV domestique (respectivement +1,7 points et +1,2 points par rapport à 2019), ainsi que les services internationaux pour lesquels l'offre et la fréquentation sont en net recul par rapport à 2019.

Figure 36 – Taux de retard des passagers au seuil de 5 minutes à leur gare de descente, par activité et par année



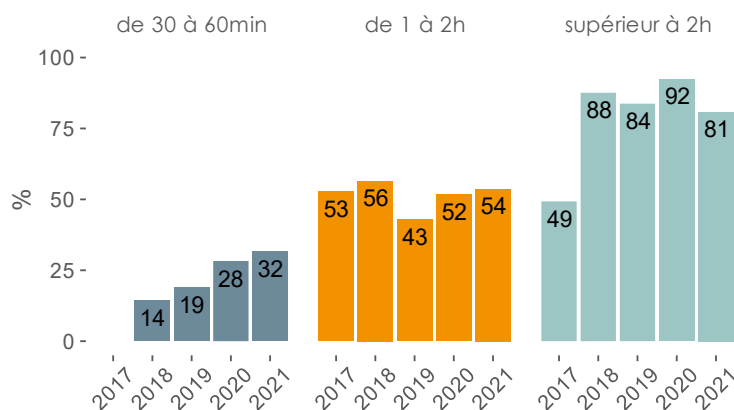
Source : ART d'après les entreprises ferroviaires et RATP
Périmètre : TER y.c. tram-trains, TAGV y.c. Ouigo.
Rupture de série en 2021 pour les services TER et Intercités en raison d'un changement de méthodologie de calcul des passagers.

42 % des passagers des TAGV domestiques et des trains internationaux en retard de plus de 30 minutes sont indemnisés

En 2021, un quart des passagers retardés des services librement organisés (TAGV domestiques hors Ouigo et trains internationaux), ont subi un retard supérieur à 30 minutes donc ouvrant droit à une indemnisation.

42 % de ces passagers ont effectivement été indemnisés. Cette part varie fortement suivant la durée du retard, avec des taux allant de un tiers d'indemnisés pour les retards de 30 à 60 minutes, à plus de 80 % pour les retards de plus de 2 heures.

Figure 37 – Taux de passagers indemnisés suivant la durée du retard et par année



Source : ART d'après les entreprises ferroviaires
Périmètre : TAGV domestiques (hors Ouigo) et trains internationaux

Analyses complémentaires disponibles dans le rapport ART :

- Analyse détaillée de la ponctualité des passagers par axe TAGV et par seuil de retard

08

BILAN DES SERVICES RÉGIONAUX CONVENTIONNÉS (TER) (1/3)



	Niveau (2021)	Évolution annuelle (2019-2021)	Évolution nette sur 5 ans (2016-2021)
▪ Circulations quotidiennes	7400	+4 %	n/d
▪ Capacité d'emport des trains	340 passagers	+ 3 %	+11 %
▪ Taux d'occupation des trains	23 %	- 4 points %	- 2 points %
▪ Taux de passagers.kilomètres abonnés	40 %	- 6 points %	-
▪ Poids des concours publics dans les revenus	76 %	+ 2 points %	+ 2 points %
▪ Taux de réalisation de l'offre programmée	92 %	0 points %	- 8 points %
▪ Taux de retard au terminus des trains au seuil de 5min00s	9 %	- 1 point %	- 3 points %

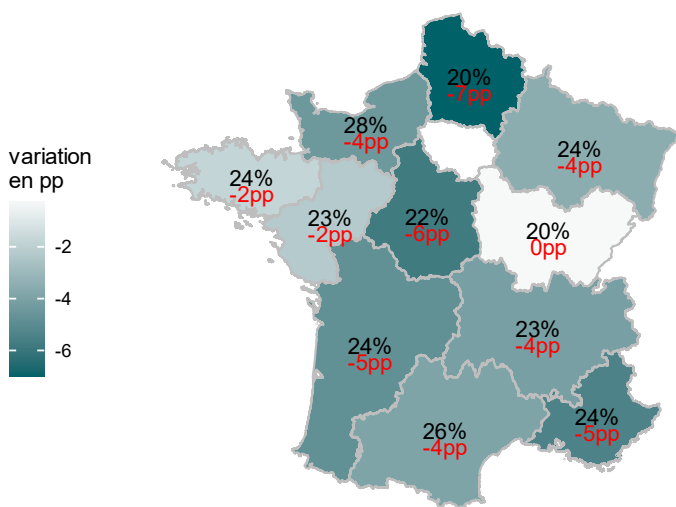
La fréquentation des services TER est toujours en net recul par rapport à l'année 2019

L'offre ferroviaire régionale augmente par rapport à 2019 pour cinq régions (en sièges.km). La croissance la plus forte de l'offre concerne les régions Pays de la Loire, Occitanie et Nouvelle Aquitaine. Dans le même temps, la région Bourgogne-Franche-Comté enregistre les baisses les plus importantes (-21 % de trains.km et -28% de sièges.km).

A périmètre constant, la fréquentation des services TER est toujours en net recul par rapport à l'année 2019 (-14 % à périmètre constant), avec des résultats contrastés par région. Les régions frontalières de l'Île-de-France enregistrent ainsi des baisses de fréquentation de -16 à -28%. Par ailleurs les régions où l'offre a le plus fortement augmenté sont également celles où la fréquentation s'est le mieux maintenue.

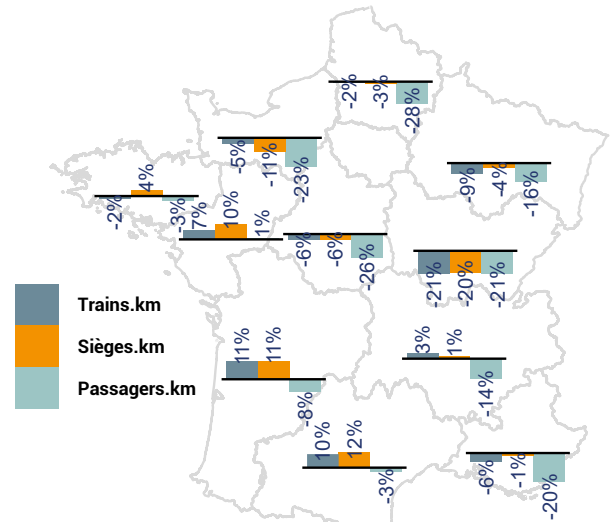
Le taux d'occupation des services TER demeure en dessous du niveau de 2019 pour l'ensemble des régions. Néanmoins, depuis le pic le plus bas observé au deuxième trimestre 2020, il remonte progressivement.

Figure 39 – Taux d'occupation moyens par région en 2021, et évolution 2019/2021



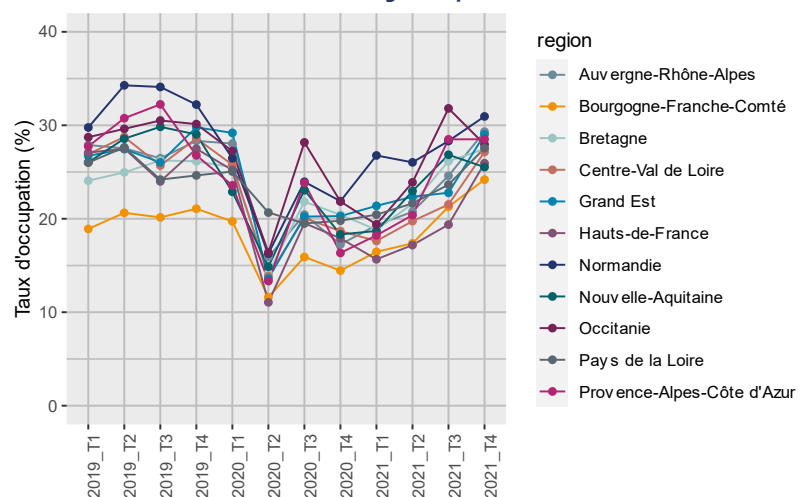
Source : ART d'après SNCF Voyageurs
Périmètre : les lignes Intercités normandes ont été intégrées au service TER pour l'année 2019 afin d'avoir un périmètre constant. Le mois de décembre 2019 a été corrigé pour neutraliser l'effet de la grève.

Figure 38 – Évolution de l'offre et de la fréquentation TER entre 2019 et 2021



Source : ART d'après SNCF Voyageurs
Périmètre : les lignes Intercités normandes ont été intégrées au service TER pour l'année 2019 afin d'avoir un périmètre constant. Le mois de décembre 2019 a été corrigé pour neutraliser l'effet de la grève.

Figure 40 – Évolution trimestrielle des taux d'occupation par région depuis 2019



Source : ART d'après SNCF Voyageurs
Périmètre : les lignes Intercités normandes ont été intégrées au service TER pour l'année 2019 afin d'avoir un périmètre constant. Le mois de décembre 2019 a été corrigé pour neutraliser l'effet de la grève.

BILAN DES SERVICES RÉGIONAUX CONVENTIONNÉS (TER) (2/3)

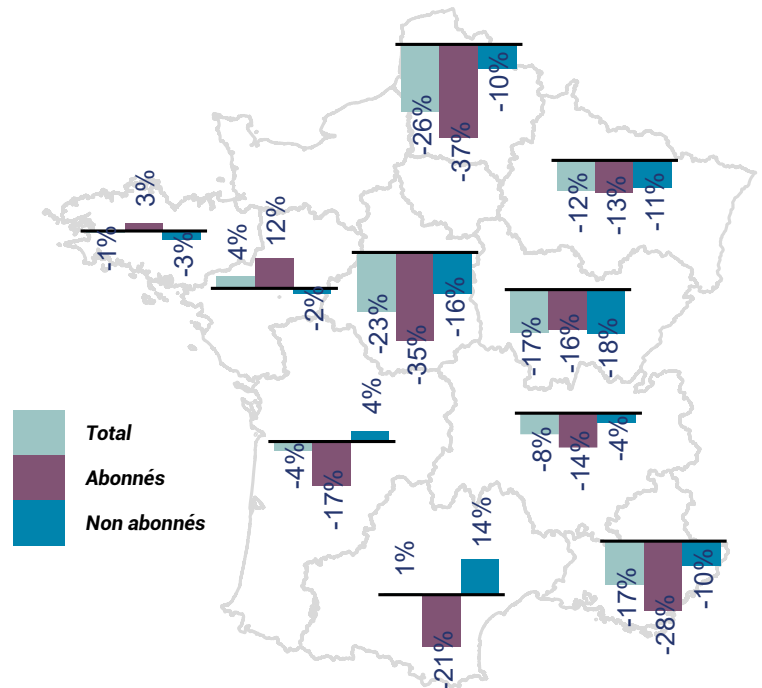
L'ampleur de la baisse de fréquentation TER a été beaucoup plus forte pour les passagers abonnés dans la quasi-totalité des régions

La baisse de la fréquentation TER par région montre un impact très différencié entre les usagers abonnés et non-abonnés : **7 régions ont vu une baisse de la fréquentation abonnée proche ou supérieure à 15 %**. Cette baisse est notamment forte sur les régions voisines de l'Île-de-France, pouvant témoigner d'une possible baisse des mobilités ferroviaires pendulaires de ces régions vers l'Île-de-France qui ne pourra être confirmée ou infirmée qu'à plus longue échéance.

La fréquentation des usagers TER non-abonnés en revanche enregistre une baisse inférieure à 10% pour la plupart des régions.

Enfin, deux régions se distinguent par une fréquentation totale en légère augmentation par rapport à 2019 : la région Pays de la Loire (+4% de passagers.km, portée par une hausse de la fréquentation abonnée) et la région Occitanie (+1% en raison de l'augmentation des passagers.km non abonnés).

Figure 41 – Évolution 2019/2021 de la fréquentation TER abonnée et non-abonnée



Source : ART d'après SNCF Voyageurs
Périmètre : cars TER inclus.

Figure 42 – Fiabilité des services ferroviaires régionaux

a. Taux de déprogrammation b. Taux d'annulation de dernière minute c. Taux de retard au seuil de 5 minutes

Région	2019	2020	2021	2019	2020	2021	2019	2020	2021
Auvergne-Rhône-Alpes	8%	27%	9%	1.1%	0.7%	1.1%	12%	9%	8%
Bourgogne-Franche-Comté	7%	29%	22%	0.8%	0.7%	0.7%	9%	8%	8%
Bretagne	6%	22%	4%	1.2%	0.7%	0.8%	5%	6%	5%
Centre-Val de Loire	8%	23%	4%	1%	1.1%	1%	10%	10%	9%
Grand Est	6%	19%	9%	1.2%	0.9%	1.4%	7%	6%	6%
Hauts-de-France	8%	27%	8%	1.5%	1.7%	3.3%	12%	11%	11%
Normandie	6%	27%	10%	1.4%	1%	1%	8%	12%	8%
Nouvelle-Aquitaine	9%	26%	5%	1.8%	1.4%	1.3%	9%	10%	8%
Occitanie	14%	29%	6%	1.6%	1.1%	1.8%	12%	10%	10%
Pays de la Loire	7%	20%	9%	2%	0.9%	1.3%	8%	8%	7%
Provence-Alpes-Côte d'Azur	10%	26%	7%	1.7%	0.8%	1.1%	13%	11%	10%

Source : ART d'après SNCF Réseau

Note méthodologique : le périmètre considéré est celui des services TER hors tram-trains. Sont considérées, les annulations totales et non partielles. Le taux d'annulation est calculé sur l'ensemble des circulations initialement programmées. Le seuil de retard considéré est celui de 5 minutes et 0 secondes au terminus.

Le taux de déprogrammation des circulations TER retrouve son niveau de 2019

En moyenne, le taux de circulations TER déprogrammées avant J-1 16h retombe au niveau de 2019 soit 8%. Toutefois les différences entre régions sont importantes. Les régions Auvergne-Rhône-Alpes et Pays de la Loire, qui ont augmenté leur offre par rapport à 2019, enregistrent respectivement 1% et 2% de taux de déprogrammation. A l'inverse, la région Bourgogne-Franche-Comté, qui a fortement adapté son offre en raison des mesures sanitaires, conserve le taux le plus élevé (22%).

Le taux de circulations annulées « en dernière minute » reste inférieur ou égal à celui de 2019 pour la plupart des régions. Une exception notable : le taux d'annulation de la région Hauts-de-France, qui est en augmentation quasi-continue depuis 2020, s'établit à 3,3% en 2021, soit 1,9 points de plus que la moyenne.

Une ponctualité en progression dans la plupart des régions

Le taux de retard de plus de 5 minutes et 0 seconde au terminus est inférieur à celui de 2019 pour l'ensemble des régions. Les régions Provence-Alpes-Côte d'Azur et Auvergne Rhône-Alpes en particulier se caractérisent par une baisse continue du taux de retard des services TER depuis 2018.

De manière générale, la ponctualité des services tend à s'améliorer et les écarts entre les différentes régions se réduisent.

BILAN DES SERVICES RÉGIONAUX CONVENTIONNÉS (TER) (3/3)

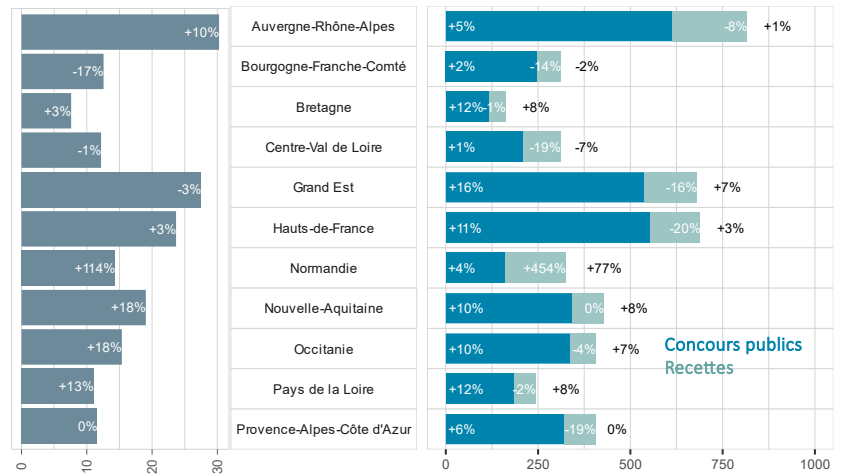
Les revenus de l'activité TER progressent malgré la baisse des recettes commerciales

En 2021, du fait de l'impact toujours marqué des mesures sanitaires sur la fréquentation, notamment au premier semestre, la **recette commerciale des services TER est de 12 % inférieure à celle de l'année 2019** (hors région Normandie pour laquelle le périmètre a changé). Elle reste en recule pour l'ensemble des régions (de -0,3% à -20%).

A l'inverse le montant des concours publics reste supérieur à celui de 2019 (de +1% pour la région Centre-Val de Loire à +16% pour la région Grand Est).

Par conséquent **les revenus de l'activité TER progressent de 3% (hors région Normandie)** grâce à la hausse des concours publics qui a permis de maintenir une offre en hausse malgré la forte baisse de la fréquentation. Par ailleurs, les régions Bourgogne-Franche-Comté et Centre-Val de Loire sont les seules à enregistrer une baisse de leurs revenus.

Figure 43 – Décomposition 2021 des revenus de l'activité TER et évolution par rapport à 2019 en étiquette



Source : ART d'après SNCF Voyageurs

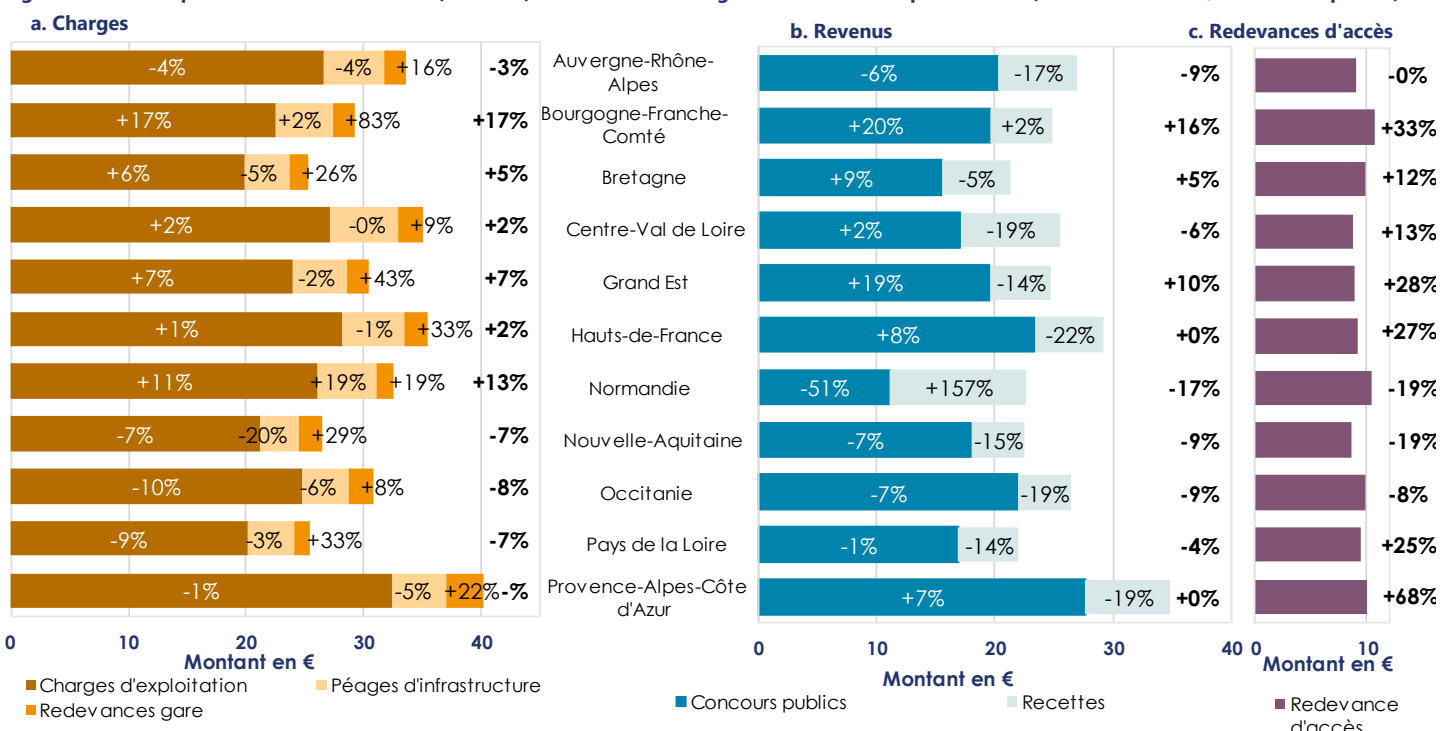
Périmètre : changement de périmètre pour la région Normandie en raison de l'intégration des lignes Intercités après 2019.

Note de lecture : la région Auvergne-Rhône-Alpes a connu en 2021 une hausse de 10 % de ses trains.km ; en parallèle, les revenus de l'activité TER dans cette région s'élèvent à 816 millions d'euros, en hausse de 1 % au global et en baisse de 5 % pour la composante « recettes commerciales » de cette activité, alors que la composante « concours publics » a augmenté de 5 %.

Des charges par train.km des services TER stables par rapport à 2019 avec des disparités entre régions

En 2021, le montant des charges d'exploitation rapporté au train.km reste stable en moyenne par rapport à l'année 2019 pour l'activité TER. Il est en baisse pour cinq régions. Il augmente en revanche fortement en Bourgogne-Franche-Comté (+17 %), région qui a le plus restreint son offre en 2021 par rapport à 2019 (-21 %). Le montant des péages d'infrastructure recule de 3 % par train.km. A l'inverse, les redevances gare par train.km augmentent de 26 % par rapport à 2019, notamment du fait du transfert de la redevance quai dans les redevances gare depuis 2020 (précédemment intégrée dans les péages d'infrastructure). Ces constats sont à nuancer en raison de l'impact de la grève de 2019 sur l'offre en train.km et du changement du périmètre d'étude pour la région Normandie. Le montant des redevances d'accès rapporté au train.km, lequel est basé sur l'offre théorique, augmente pour la plupart des régions.

Figure 44 – Décomposition 2021 des volumes (en euros) des revenus et charges de l'activité TER par train.km (% évolution 2019/2021 en étiquettes)



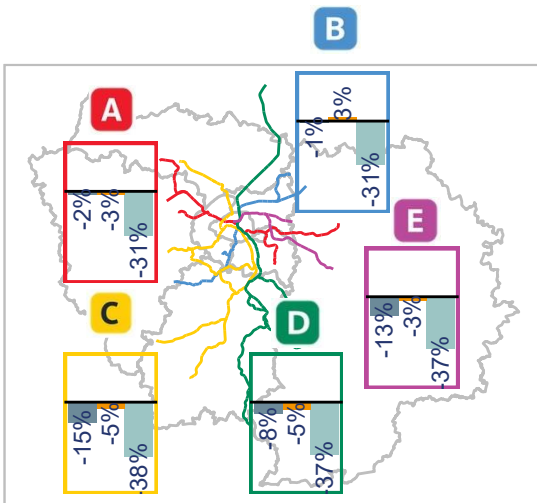
Source : ART d'après SNCF Voyageurs

Périmètre : changement de périmètre pour la région Normandie en raison de l'intégration des lignes Intercités après 2019.



	Niveau (2021)	Évolution par rapport à 2019 (2019-2021)	Évolution nette sur 5 ans (2016-2021)
■ Circulations quotidiennes (périmètre Transilien)	5400	+2 %	n/d
■ Capacité d'emport des trains	806 passagers	+ 4 %	+ 2 %
■ Taux d'occupation des trains	22 %	-10 points %	- 10 points %
■ Taux de réalisation de l'offre programmée	86 %	-2 points %	- 8 points %
■ Taux de retard au terminus des trains au seuil de 5min00s	8 %	- 2 point %	- 3 points %

Figure 45 – Évolution de l'offre et de la fréquentation RER par ligne entre 2019 et 2021



Source : ART d'après entreprises ferroviaires et RATP

L'offre de transport reste en dessous du niveau de 2019 pour la quasi totalité des lignes Transilien et RER

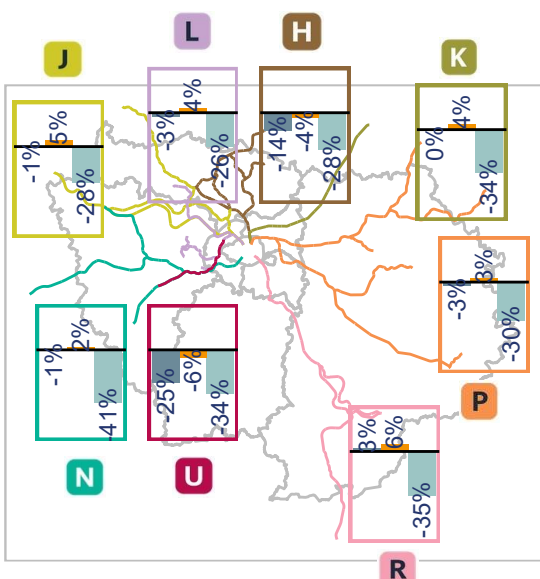
L'offre en trains.km se rapproche de celle de 2019, avec des variations de l'ordre de 3 % pour six des huit lignes Transilien ainsi que pour les RER A et B. Pour la majorité des lignes, l'offre en sièges.km est moins affectée que l'offre en trains.km. La capacité d'emport est de fait stable ou en augmentation (de +0% pour la ligne A, à + 26% pour la ligne U par rapport à 2019).

La fréquentation des lignes Transilien et RER est toujours en forte baisse par rapport à 2019

L'année 2021 reste marquée par d'importantes mesures de restriction de circulation en raison de la crise sanitaire. La fréquentation des services Transilien et RER demeure très affectée avec au total un tiers de passagers.km en moins par rapport à l'année 2019.

Les taux d'occupation de l'année 2021 sont proches de ceux de 2020 pour la majorité des lignes (moins de 2 points d'écart). Deux exceptions : la ligne A, qui avait enregistré la plus forte baisse l'an dernier (-21 points), gagne 8 points de taux d'occupation par rapport à 2020 alors que la ligne B perd encore 4 points en 2021.

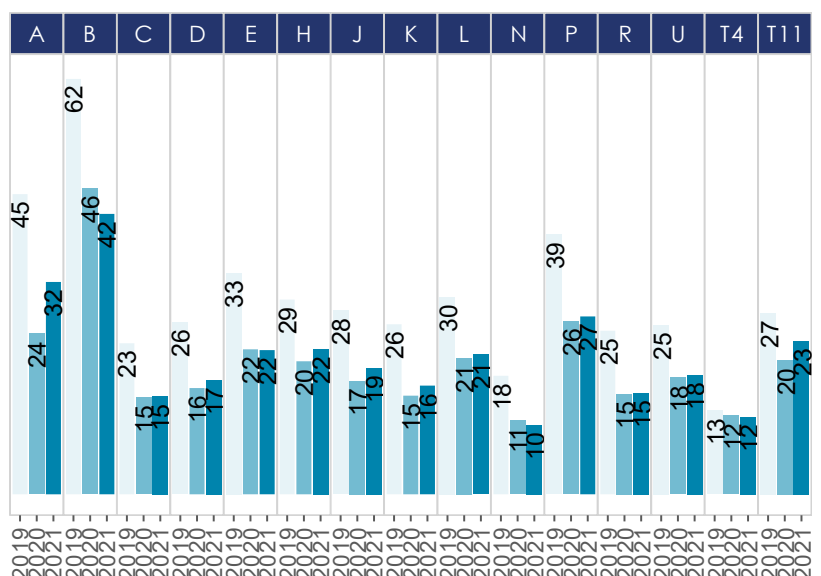
Figure 46 – Évolution de l'offre et de la fréquentation Transilien par ligne entre 2019 et 2021



Source : ART d'après entreprises ferroviaires et RATP

Trains.km Sièges.km Passagers.km

Figure 47 – Taux d'occupation par ligne depuis 2019



Source : ART d'après entreprises ferroviaires et RATP

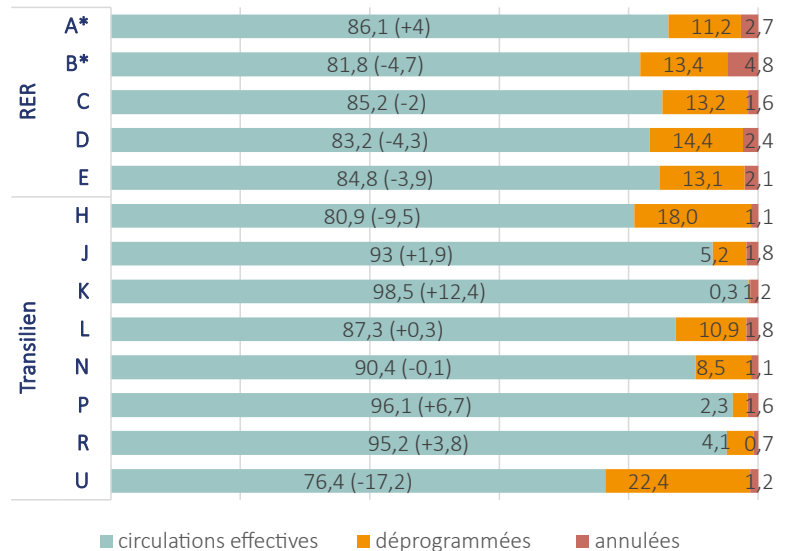
BILAN DES SERVICES CONVENTIONNÉS D'ÎLE-DE-FRANCE (TRANSILIEN ET RER) (2/2)

En 2021, le taux de réalisation des services conventionnés d'Île-de-France se rapproche de celui de 2019, mais reste encore trop faible affectant ainsi la fréquence des trains

En 2021, le taux de réalisation (trains ayant effectivement circulé par rapport aux trains programmés) est de 86 %, soit 2 points de pourcentage de moins qu'en 2019. Le taux de déprogrammation reste néanmoins supérieur à celui de 2019 pour tous les RER excepté la ligne A et pour la moitié des lignes Transilien. Il est par ailleurs plus élevé pour les RER que pour les Transilien à l'exception de la ligne U qui enregistre le taux le plus élevé (22%).

Le taux d'annulation de dernière minute s'élève à 2,2 % soit 0,1 point de moins que celui de 2019. Il est tiré vers le haut par les lignes A et B du RER qui enregistrent les taux d'annulation les plus élevés et qui sont les seules, avec la ligne Transilien K, à voir leur taux d'annulation croître par rapport à 2019.

Figure 48 – Taux des circulations effectives, déprogrammations et annulations de dernière minute des services ferroviaires Transilien et RER (hors RATP) (évolution 2021/2019 en points de pourcentage entre parenthèses)

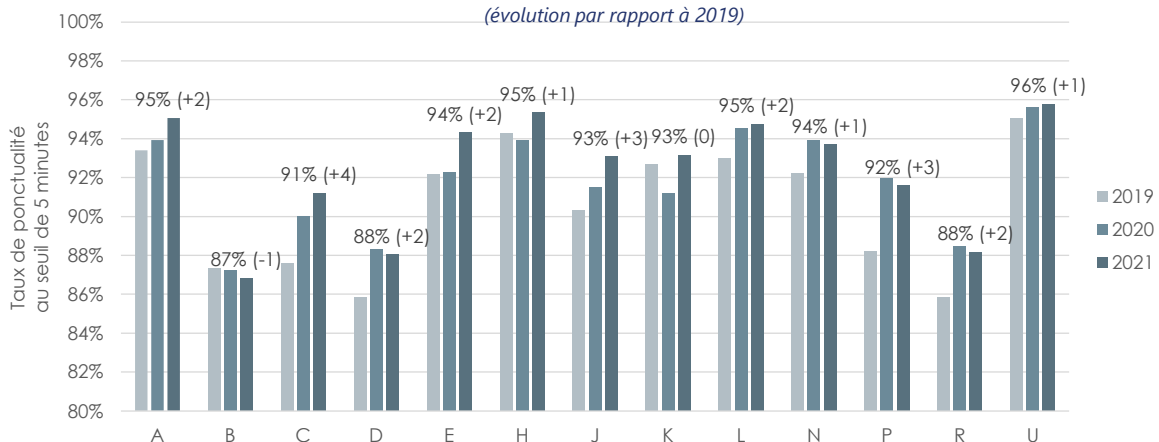


Source : ART d'après SNCF Voyageurs
* périmètres hors RATP

En 2021, le taux de ponctualité des services conventionnés d'Île-de-France s'améliore et dépasse les 90 %

L'impact positif de la baisse de la fréquentation et du nombre de circulations sur la qualité de service est toujours visible en 2021. Ainsi, le taux de ponctualité s'améliore par rapport à 2020 pour 8 des 13 lignes Transilien et RER, et pour toutes les lignes excepté la ligne B du RER si l'on se réfère à l'année 2019.

Figure 49 – Taux de ponctualité des passagers par ligne des services ferroviaires Transilien et RER au seuil de 5 minutes 0 seconde (évolution par rapport à 2019)



Source : ART d'après SNCF Voyageurs
(X) Évolution 2020/2019 en points de pourcentage

Analyses complémentaires disponibles dans le rapport ART :

- Résultats financiers de l'activité Transilien

GLOSSAIRE

- AOM : autorité organisatrice de la mobilité
- ART : Autorité de Régulation des Transports
- DRR : Document de Référence du Réseau
- CNM : contournement ferroviaire de Nîmes et de Montpellier (ligne sous périmètre de gestion d'infrastructure de Oc'Via)
- CSP : contrat de service public
- DGITM : Direction générale des infrastructures, des transports et des mobilités
- EF : entreprise ferroviaire
- ERTMS : système européen de gestion du trafic ferroviaire (en anglais *European Rail Traffic Management System*), dont la composante *ETCS (European Train Control System)* comporte 3 niveaux
- GES : gaz à effet de serre
- GI : gestionnaire d'infrastructure
- GOPEQ : grande opération programmée équivalent. Le GOPEQ est une unité d'œuvre d'équivalence en volume pour les travaux de renouvellement de la voie qui correspond à un kilomètre de renouvellement de l'ensemble des composantes de la voie : rails, traverses et ballast. Les voies de catégorie 7 à 9 SV ne font pas l'objet du suivi du nombre des GOPEQ.
- HDS : horaire de service
- HHI fret : Indice de Herfindahl-Hirschmann permettant d'évaluer le niveau de concentration du secteur du transport ferroviaire de fret, correspondant à la somme du carré des parts de marché de toutes les entreprises ferroviaires de transport de fret – l'indice varie entre $100/n$ et 100, avec n le nombre d'entreprises ferroviaires
- ICV : indice de consistance des voies
- IdFM : Île-de-France Mobilités
- LC : ligne classique
- LDFT : lignes de desserte fine du territoire, en opposition au réseau structurant du RFN
- LGV : ligne à grande vitesse
- LGV BPL : ligne à grande vitesse Bretagne-Pays de Loire (ligne sous périmètre de gestion d'infrastructure de Eiffage Rail Express)
- LGV SEA : ligne à grande vitesse Sud Europe Atlantique entre Tours et Bordeaux (ligne sous périmètre de gestion d'infrastructure de LISEA)
- NST : nomenclature uniforme des marchandises pour les statistiques de transport
- OFP : opérateur ferroviaire de proximité
- OTC : opérateur de transport combiné. Les OTC sont définis comme les candidats autorisés et entreprises ferroviaires dont la totalité de l'activité est dédiée au transport combiné et qui réalisent les prestations de manutention sur les chantiers de transport combiné.
- Opex : dépenses d'exploitation (en anglais *operational expenditure*)
- RA : redevance d'accès
- RC : redevance de circulation
- RCE : redevance de circulation électrique - cf annexe 5.2 du DRR de SNCF Réseau
- RCTE : redevance pour le transport et la distribution de l'énergie de traction – cf annexes 5.2 et 5.4 du DRR de SNCF Réseau
- RCTE-A : composante A (prestation minimale) de la RCTE
- RFN : réseau ferré national. Le RFN recouvre l'ensemble des lignes ferroviaires appartenant à l'État, dont la consistance et les caractéristiques principales sont fixées par voie réglementaire (dans les conditions prévues aux articles L. 1511-1 à L. 1511-3, L. 1511-6, L. 1511-7 et L. 1512-1 du Code des transports). Le RFN intègre les lignes sous gestion de SNCF Réseau, ainsi que la LGV BPL, la LGV SEA et le contournement ferroviaire de Nîmes et de Montpellier (CNM). Il n'intègre en revanche pas le réseau de la RATP.
- RM : redevance de marché
- SLO : service librement organisé
- TAGV : (service de) train apte à la grande vitesse
- TER : Transports Express Régionaux
- TET : Trains d'Équilibre du Territoire
- RER : Réseau Express Régional

Directeur de la publication : Philippe Richert

Pilotage et coordination : Fabien Couly / Anthony Martin

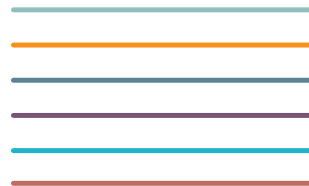
Auteurs et contributeurs : Olivier Chalmeau, Alban Gougoua, Claudia Judith, Anh Lai, Brewenn Métayer, Julie Rouault, Toni Vialette

Impression : Imprimerie de la direction de l'information légale et administrative en 200 exemplaires

Dépôt légal : décembre 2022

ISSN : 2678-6575

L'édition de « L'Essentiel » du Marché du transport ferroviaire en 2022 est consultable en ligne sur le site internet de l'Autorité de régulation des transports : <https://www.autorite-transport.fr>



11, place des Cinq Martyrs du Lycée Buffon
CS 30054 - 75675 Paris Cedex 14
Tél. +33 (0)1 58 01 01 10

 @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