

LE MARCHÉ FRANÇAIS DU TRANSPORT FERROVIAIRE



- Premiers chiffres du bilan ferroviaire 2019
- Enquête auprès des usagers des trains à grande vitesse
- Comparaison France-Europe
- Point sur la crise sanitaire 2020

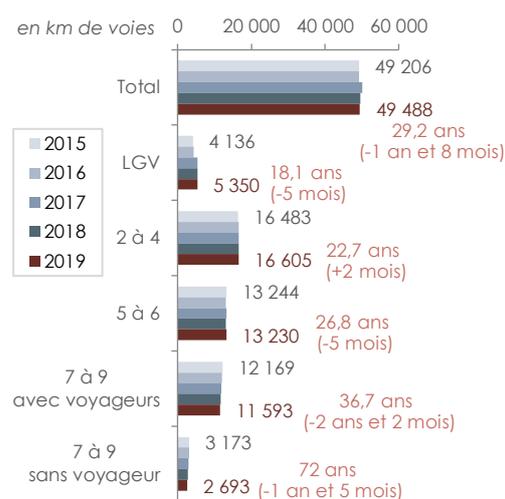
> **Juillet 2020**

L'utilisation du réseau ferré national en 2019

Les petites lignes ferroviaires représentent, à fin 2019, 29 % du réseau ferré national

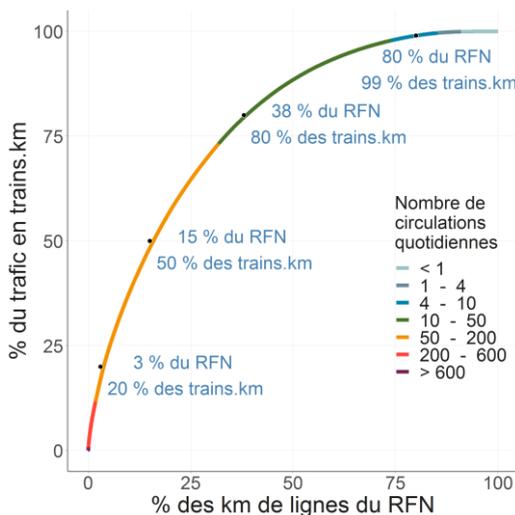
Le réseau ferré national (RFN) s'est réduit de 100 km depuis 2018. Depuis 2015, près de 1 000 km de voies de catégories 7 à 9 (« petites lignes ») ont été fermées ; à l'inverse, près de 1 200 km de voies nouvelles à grande vitesse ont été mises en service. Du fait de ces évolutions et aussi d'actions de maintenance réalisées sur le réseau exploité, l'âge moyen du RFN diminue progressivement depuis fin 2015, passant de près de 31 ans à 29 ans fin 2019. Les LGV sont les voies dont l'âge moyen (18 ans) est le plus faible alors que les 2 700 km de voies peu circulées et fermées au trafic de voyageurs (utilisées seulement pour des activités de fret) ont un âge moyen de 72 ans.

Évolution 2015-2019 du RFN exploité (en km de voies) et de l'âge des voies par catégorie SNCF Réseau



XX ans : âge moyen des voies en 2019
(- X ans et X mois) : évolution de l'âge entre 2015 et 2019

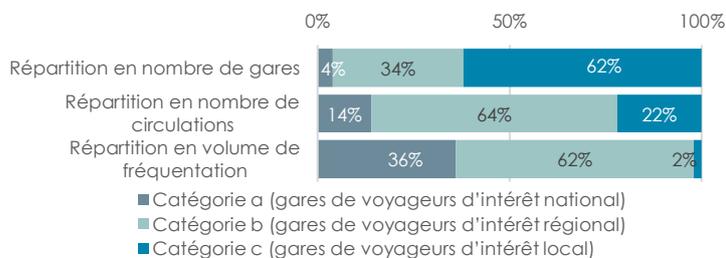
Distribution des circulations ferroviaires par ligne du RFN en 2019



Source : ART d'après SNCF Réseau

2 500 communes sont desservies régulièrement* par un service ferroviaire de voyageurs

Répartition des gares de voyageurs par segment du Document de Référence des Gares



■ Catégorie a (gares de voyageurs d'intérêt national)
■ Catégorie b (gares de voyageurs d'intérêt régional)
■ Catégorie c (gares de voyageurs d'intérêt local)

Source : ART d'après SNCF Réseau

circulations de trains et ne représentent que 2 % de la fréquentation. Un tiers des gares est considéré d'intérêt régional et représente plus de 60 % de la fréquentation. 140 gares (dont 138 en catégorie C) ont été fermées au trafic de voyageurs entre 2015 et 2018.

Les services TER et Transilien couvrent la quasi-totalité des gares à l'exception de dix gares « TGV ». Les services Intercités et TAGV** domestiques ont desservi 393 gares (respectivement 256 et 240) en 2019. La plupart des gares (62 %), dites d'intérêt local, ne sont desservies que par 22 % des

L'offre de transport ferroviaire de voyageurs

Offre 2019 de services ferroviaires de voyageurs

	Évolution 2018 / 2019	Évolution 2017 / 2019	Évolution 2017 / 2019 hors 4 ^{ème} trimestre*
Trains.km (dont TAGV domestique)	+1,2 % (-2 %)	-6,2 % (-5,4 %)	+0,1 % (+1,1 %)
Sièges.km (dont TAGV domestique)	+1,8 % (+1 %)	-4,8 % (-1,4 %)	+1,3 % (+5,4 %)

Source : ART d'après entreprises ferroviaires

L'offre ferroviaire a augmenté de 1,2 % en trains.km mais reste inférieure à celle de 2017. La progression de l'offre est plus forte en sièges.km (+1,8 %) du fait d'une hausse régulière de la capacité d'emport (+0,5 %). Les évolutions résultent pour l'essentiel d'une augmentation de l'offre programmée de transports, car celle-ci a été impactée par les mouvements sociaux (en trains.km et sièges.km) de façon relativement comparable au 2^{ème} trimestre 2018 et au 4^{ème} trimestre 2019 par rapport à 2017.

Chiffres clés

Le RFN à fin 2019 :

- ▶ 28 100 km de lignes
 - 59 % électrifié
 - 2 600 km LGV
- ▶ 49 500 km de voies
- ▶ Âge moyen des voies
 - 29 ans
 - 31 ans hors LGV

- ▶ 450 millions de trains.km
 - 83 % voyageurs
 - 13 % fret et travaux
 - 4 % techniques

- ▶ 80 % du trafic sur 38 % du réseau

- ▶ 2 820 gares et haltes ferroviaires desservies régulièrement*. Pour mémoire 2 950 gares figurent au Document de Référence des Gares 2019

* au moins 50 dessertes dans l'année
** TAGV : trains aptes à la grande vitesse

Chiffres clés

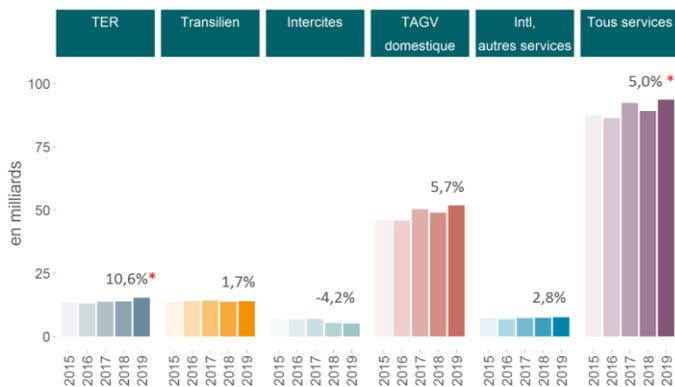
- ▶ 372 millions de trains.km
- ▶ une capacité moyenne d'emport des trains de voyageurs en hausse continue depuis 2015

* permettant d'exclure l'effet des mouvements sociaux observés au 4^{ème} trimestre 2019

La demande de transport ferroviaire de voyageurs

Une demande en forte progression (5,0 %*) supérieure au niveau de 2017

Passagers.km des services ferroviaires en 2019 (et évolutions 2018/2019 en %)



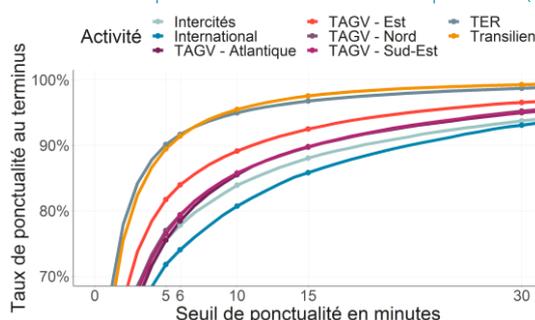
Source : ART d'après entreprises ferroviaires

Cette hausse de la demande résulte tout à la fois d'une hausse du nombre de voyageurs (à l'exception de l'activité Transilien) et d'une augmentation de la distance parcourue (notamment pour TAGV et Transilien). Du fait d'une progression de l'offre relativement faible et inférieure au niveau de 2017, le taux d'occupation progresse en 2019 de 1,4 point*. Seuls les services internationaux voient ce taux baisser sur un an (de -0,3 point).

Les taux de ponctualité s'améliorent pour tous les services

L'amélioration est particulièrement sensible au seuil de cinq minutes pour les services Intercités (+4 points) et TAGV domestiques (+3 points). La ponctualité s'améliore également pour les services de proximité, près de 90 % des trains TER et Transilien étant arrivés en 2019 à l'heure ou avec un retard inférieur de cinq minutes à leur terminus.

Taux de ponctualité au terminus des trains par activité (%)



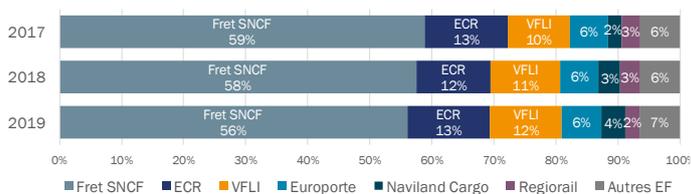
Source : ART

Le marché du fret ferroviaire

Un trafic qui baisse de 2 % en trains.km mais reste relativement stable en tonnes.km

Avec plus de 58 millions de trains.km, le trafic de fret continue de baisser en 2019, mais le tonnage transporté reste

Répartition des trains.km par entreprise ferroviaire de transport de marchandises



Source : ART d'après entreprises ferroviaires

11 entreprises ferroviaires concentrent 99 % de l'activité de transport de marchandises en 2019. Si l'opérateur historique Fret SNCF voit sa part de marché s'éroder progressivement, le groupe SNCF et ses filiales assurent toujours près de 75 % du transport de fret ferroviaire. La répartition du transport par catégories de marchandises ainsi que les parts internationale et domestique restent stables.

Un taux de ponctualité en légère amélioration

Les taux de ponctualité fret aux seuils de 30 minutes et 1 heure se sont améliorés de 2 points par rapport à 2018 pour atteindre respectivement 85 % et 93 %.

relativement stable à près de 33 milliards de tonnes.km. Les opérateurs ont donc augmenté le tonnage moyen transporté par train.

Un opérateur historique qui perd des parts de marchés mais un groupe SNCF* qui se maintient

Chiffres clés

- ▶ 1,4 Md de passagers
- ▶ 93 Mds de passagers.km

dont :

	passagers	passagers.km
TAGV domestique	116 M	52 Mds
TER	300 M	15 Mds
Transilien	920 M	14 Mds

Distance moyenne parcourue :

TAGV domestique	450 km
TER	50 km
Transilien	15 km

- ▶ 11 % de trains en retard de plus de cinq minutes

* Données provisoires

Chiffres clés

- ▶ 33 Mds de tonnes.km
- ▶ 560 tonnes/train
- ▶ 27 entreprises ferroviaires de fret, dont 23 entreprises ayant réalisé du transport de marchandises et 4 des circulations liées aux travaux

* Groupe SNCF : Fret SNCF, Ecorail Transport, Naviland Cargo, Normandie Rail Service et VFLI

Mouvements sociaux 2019 liés au projet de loi de réforme des retraites porté par le gouvernement : impacts sur le transport ferroviaire de marchandises

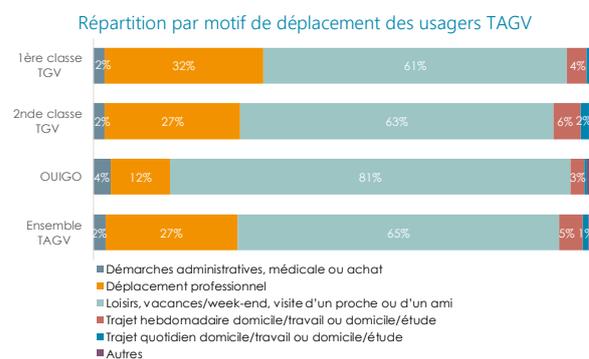
L'ART a interrogé les opérateurs de fret ferroviaire afin d'évaluer l'impact des mouvements sociaux survenus au cours des mois de décembre 2019 et janvier 2020. Les opérateurs du fret ferroviaire ont indiqué que les mouvements sociaux ont provoqué une baisse importante des circulations de fret sur le réseau ferré national, seules 52 % des circulations prévues ayant été réalisées, avec des baisses de volumes de fret transportés et de recettes. Alors que le chiffre d'affaires prévisionnel était évalué à près de 190 millions d'euros durant cette période, seuls près de 100 millions d'euros de chiffre d'affaires ont été réalisés. Des difficultés de communication avec SNCF Réseau n'ont pas toujours permis aux opérateurs de redéployer à temps les trains de fret, ces difficultés se sont cependant atténuées au cours de la période. Lorsqu'un report modal a été possible, le choix d'un transport alternatif par le mode routier a été signalé comme la solution retenue par un grand nombre de clients des entreprises ferroviaires.

Études et focus complémentaires en 2020

Les passagers des trains à grande vitesse

Une enquête inédite sur le profil des usagers du transport ferroviaire à grande vitesse en France

Les déplacements à motif « loisirs » représentent 65 % des déplacements TAGV*



Source : enquête ART

27 % des déplacements TAGV ont pour motif principal un déplacement professionnel. En comparaison, ce motif représente 7 % des déplacements sur les lignes régulières d'autocar librement organisées (SLO) et 25 % en transport aérien (source DGAC).

Une grande constance modale des voyageurs réguliers

Lorsque le trajet a été effectué plusieurs fois au cours de l'année, les répondants déclarent avoir utilisé le mode ferroviaire la plupart du temps. En

l'absence de services TAGV, 30 % des voyageurs ne se seraient pas déplacés. Ce taux d'induction est ainsi très supérieur à celui des autocars SLO (17 % en 2017). On constate globalement un fort tropisme pour les transports en commun de la part des voyageurs utilisant les trains à grande vitesse.

Des prix qui varient en fonction de l'anticipation de l'achat et de la flexibilité des voyageurs

Les voyageurs ayant acheté leur billet le jour même payent en moyenne 14,2 cts/km. Ce prix kilométrique est presque divisé par deux lorsque le billet est pris plus de deux mois à l'avance.

Chiffres clés

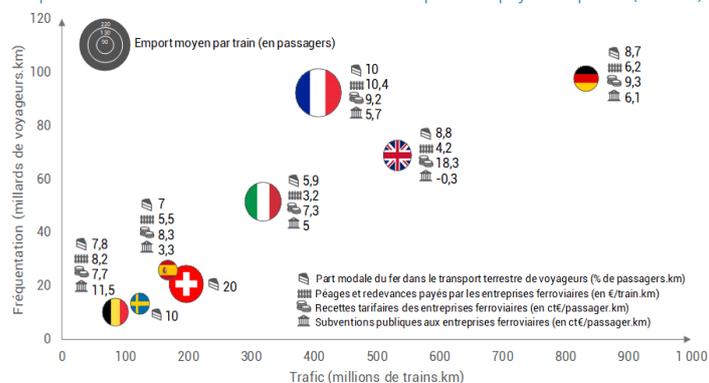
- ▶ 77 % des voyageurs TAGV gagnent plus de 2 000 €/mois
- ▶ 27 % des déplacements TAGV ont un motif professionnel
- ▶ Le temps de transport vers et depuis les gares ferroviaires représente 26 % de la durée du trajet TAGV
- ▶ 30 % des passagers n'auraient pas voyagé sans offre TAGV (induction de trafic)

* TAGV : trains aptes à la grande vitesse

Comparaison France - Europe du transport ferroviaire en 2017

Un réseau étendu et peu utilisé

Comparaison de l'offre et du trafic ferroviaire sur un panel de pays européens (en 2017)



Source : ART d'après rapport IRG-rail

Avec 28 700 km de lignes en 2017*, le réseau ferré français est le deuxième plus long en Europe. L'utilisation du réseau ferré national pour le transport de passagers apparaît plus faible (en trains.km par km de ligne) en France que dans les pays étudiés. En revanche, la France est le deuxième pays du panel étudié pour la part modale du transport ferroviaire dans le transport terrestre interurbain de voyageurs. Cette part relativement

élevée est en partie due au succès important des services TAGV parcourant de longues distances. En parallèle, les services conventionnés représentent une part du trafic et de la fréquentation ferroviaire inférieure en France à celle observée en Allemagne comme en Italie.

Des péages par train élevés

En France, les coûts d'accès au réseau ferré (péages et redevances d'accès aux gares dus par train.km aux gestionnaires d'infrastructure) pour les entreprises ferroviaires offrant des services voyageurs sont les plus élevés des pays membres de l'IRG-Rail. Les redevances par passager.km pour les services librement organisés sont plus homogènes entre les pays observés du fait d'un emport élevé en France. La stratégie d'emport élevé a permis de lisser les différences avec les autres pays du panel.

Un taux de retard dans la moyenne

De 2013 à 2016 en France, le taux de retard annuel des trains est compris, au seuil de 6 minutes, entre 10 % et 12 %. Ce taux se situe dans la moyenne des autres pays du panel étudié. L'Allemagne et la Suisse se démarquent par leur taux de retard faible.

Chiffres clés

Le réseau en 2017

- ▶ 28 700 km de lignes
2^{ème} IRG-rail
- ▶ 2 600 km LGV
2^{ème} IRG-rail
- ▶ 47 circulations/jour/km
12^{ème} IRG-rail

Panel des pays étudiés

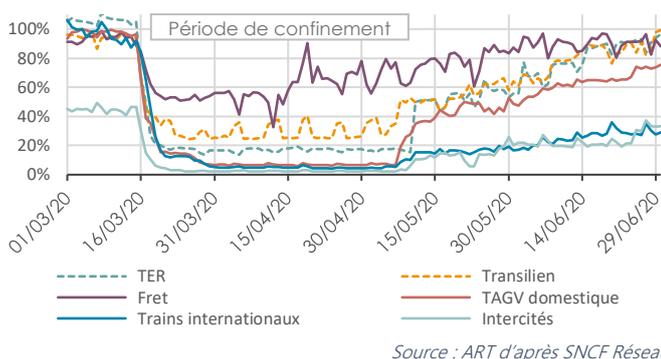


* Année de référence permettant une comparaison sur l'ensemble des pays étudiés

Point sur la situation ferroviaire lors de la crise sanitaire en 2020

Des circulations fortement réduites à l'exception notable du fret ferroviaire

Niveau relatif de circulations quotidiennes effectives au cours et à l'issue de la période de confinement 2020 par rapport à 2019

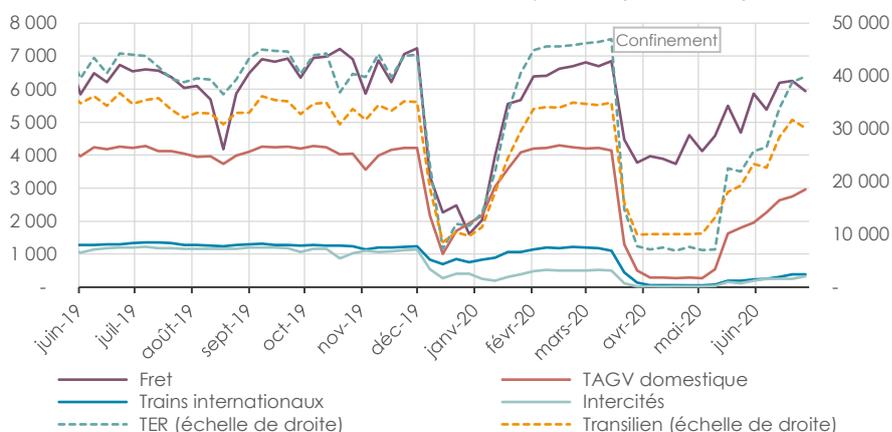


Sur la période de confinement du 17 mars au 11 mai 2020, l'offre de transport ferroviaire s'est fortement contractée, plus particulièrement pour l'offre longue distance internationale (quasi-stoppée) et TAGV (réduite à 7 % de l'offre effective observée en 2019). L'offre locale TER et transilien a été réduite dans une moindre mesure afin d'assurer les déplacements des personnes devant assurer des missions essentielles ou ne pouvant télétravailler. Le fret a assuré les deux-tiers des circulations prévues, cette réduction, tout comme pour le transport routier de marchandises, étant la conséquence du ralentissement de l'activité économique¹. On peut noter que, pour l'ensemble des activités passagers hors TER et Transilien, le niveau de circulations quotidiennes restait, à fin-juin, encore éloigné d'un retour à un niveau « nominal », et ce particulièrement pour les services de trains internationaux et Intercités.

Une réduction brutale qui fait suite à des mouvements sociaux importants

En un an, le transport ferroviaire de fret et de voyageurs a connu deux chocs importants. Ces interruptions partielles ou totales de service conduisent d'abord à une dégradation de la situation financière des entreprises ferroviaires tant pour l'activité voyageurs² que fret³. À moyen terme, ces chocs risquent de différer l'arrivée de nouveaux opérateurs dans le cadre de l'ouverture à la concurrence du transport de voyageurs. Enfin, la capacité des opérateurs à regagner leur clientèle dans un marché voyageurs incertain, et dans un contexte de récession économique pour le fret ferroviaire, reste incertaine.

Circulations hebdomadaires ferroviaires effectives sur la période de juin 2019 à fin-juin 2020

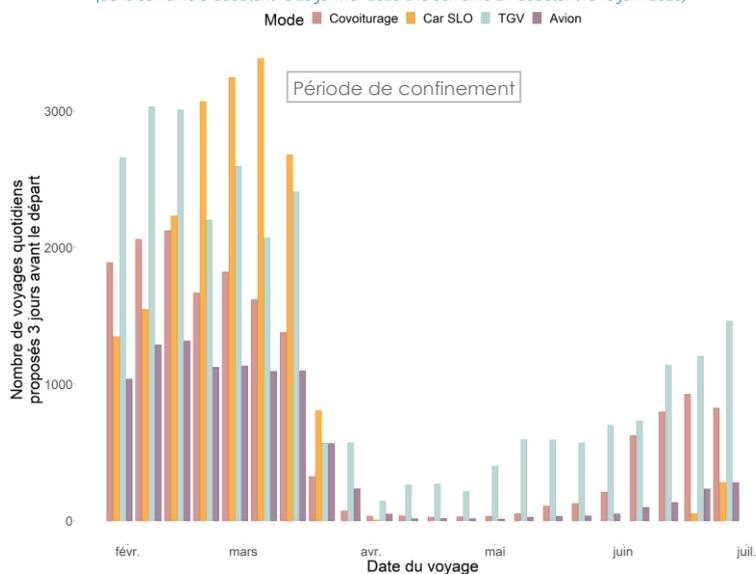


Une chute globale des marchés de transports

Sur un panel de 71 liaisons domestiques parmi les plus fréquentées⁴, dans le cadre de son analyse multimodale des liaisons longue distance, l'Autorité a constaté, à partir du 17 mars dernier, une chute globale de l'offre tous modes confondus. Seul le mode TAGV montre un maintien, au cours de la période, d'une offre minimale de transport. Depuis la fin du confinement, une reprise progressive de l'offre TAGV est constatée, suivie en décalé par la reprise des offres de covoiturage et plus faiblement encore par celle de l'offre de transport aérien. Il convient de noter qu'il s'agit d'un suivi du nombre de véhicules affichés 3 jours avant le départ et non de l'offre réelle effective (les véhicules déjà remplis et retirés de la vente ne sont pas observables sur ce graphe). Cela ne rend pas non plus compte du nombre de sièges offerts (environ 3 par véhicule en covoiturage, 50 en autocar, de 70 à 140 en avion et de 500 à 1 200 en TAGV). Cette méthode permet donc de suivre la tendance de l'offre de marché par mode mais pas de comparer les niveaux de l'offre de chaque mode.

Nombre de voyages proposés par mode de transport sur le panel des liaisons enquêtées en amont et à l'issue de la période de confinement

(de la semaine 5 débutant le 29 janvier 2020 à la semaine 24 débutant le 10 juin 2020)



¹ Pour le transport routier, voir notamment les résultats de l'enquête FNTR sur les impacts de la crise sanitaire sur les entreprises de transport routier lancée entre le 6 et le 15 avril 2020.

² Voir notamment : https://www.francetvinfo.fr/sante/maladie/coronavirus/coronavirus-4-milliards-d-euros-de-recettes-en-moins-pour-la-sncf-annonce-son-pdg-jean-pierre-farandou_4007921.html

³ À titre d'exemple : https://www.challenges.fr/entreprise/le-fret-ferroviaire-au-bord-de-l-asphyxie_689846

⁴ 71 liaisons aller-retour représentant 50 % des passagers.km domestiques en longue distance (plus de 100 km) sur les réseaux ferroviaires, aériens et d'autocars SLO.

ART - Bilan 2019 du marché ferroviaire - Publication à mi-année 2020 - les résultats présentés relatifs à l'année 2019 doivent être considérés comme provisoires.