

Paris, le 16 novembre 2017

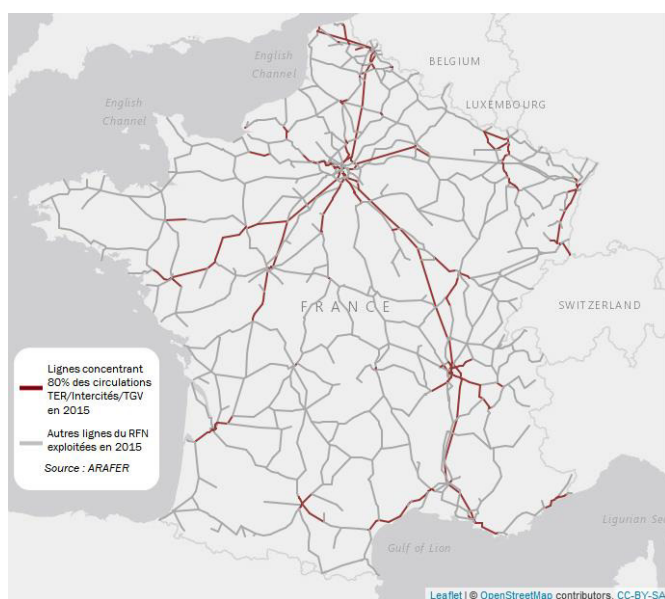
## Premier bilan du transport ferroviaire de voyageurs en France

L'Arafer publie aujourd'hui son premier bilan du marché du transport ferroviaire de voyageurs en France. Réalisé par son Observatoire à partir des données collectées auprès des opérateurs pour les années 2015 et 2016, ce bilan dresse un panorama détaillé de l'offre, de la qualité de service, de la demande, des résultats financiers des entreprises ferroviaires ainsi que des concours publics, région par région. Un contenu inédit qui complète les statistiques publiées par d'autres organismes nationaux et européens<sup>1</sup>.

### 80 % DES TRAINS CIRCULENT SUR 27 % DU RÉSEAU FERRÉ

La France dispose du deuxième réseau ferroviaire européen après l'Allemagne, avec près de 29 000 km de lignes exploitées en 2015, dont 2 000 km de LGV et 2 800 à fin 2017, selon SNCF Réseau.

Cela en fait le deuxième réseau à grande vitesse d'Europe, après l'Espagne. On recense près de 3 000 gares et haltes ferroviaires exploitées, si bien que près de 90% de la population française réside à moins de 10 km d'une gare ferroviaire.



La vaste majorité du trafic revient aux trains de voyageurs qui représentent 85 % des 473 millions de trains-km<sup>2</sup> réalisés en 2016.

L'intensité d'utilisation du réseau est très disparate puisque 80 % des trains de voyageurs circulent sur moins d'un tiers du réseau ferré.

<sup>1</sup> Service de la donnée et des études statistiques (SDES), Autorité de la qualité de service dans les transports (AQST), Eurostat, etc.

<sup>2</sup> Unité de trafic exprimant la circulation d'un train sur 1 km

## LE TRAIN PERD DES PARTS DE MARCHÉ

Si le développement du TGV et des TER à la fin des années 90 et au cours des années 2000 a permis au mode ferroviaire d'atteindre 10 % de part modale en 2011 (contre 7,1% en 1995), cette tendance s'est inversée : depuis 2011, la fréquentation des trains de voyageurs recule alors que celle des autres modes de transport (voiture particulière, avion, autocar) progresse.

La part modale du ferroviaire dans le transport de voyageurs reste supérieure à celle observée dans d'autres pays européens (+ 2 points par rapport à l'Allemagne, + 4 points par rapport à l'Italie, par exemple), mais elle est décroît en France alors qu'elle augmente chez nos voisins européens.

## 90 % DES VOYAGEURS SONT DANS LES TRAINS DU QUOTIDIEN

En 2016, près de 1,2 milliard de voyageurs (soit environ 3,2 millions de voyageurs par jour) ont pris le train, très majoritairement les trains du quotidien (TER et Transilien) qui, à eux seuls, représentent près de 90 % des passagers transportés. Globalement, le taux de remplissage moyen est de 43 %, avec de fortes disparités entre les services : 25 % en moyenne dans les TER jusqu'à 67 % dans les TGV sur des trajets domestiques.

## LÉGÈRE BAISSÉ DE LA FRÉQUENTATION, SAUF POUR LES TGV ET LES TRANSILIEN

La fréquentation mesurée en passagers.km a reculé de 1 % en 2016, signe d'une relative perte d'attractivité du ferroviaire par rapport aux autres modes de transport qui progressent de leur côté. D'après les comptes des transports, les trafics intérieurs de voyageurs réalisés en voiture particulière (covoiturage compris), en autocars interurbains et en avion ont augmenté en 2016 : voiture + 2,7 %, autocar interurbain + 17 %, avion + 3,8 %.

La baisse de fréquentation des TER s'élève à - 2,8 % mais ce sont les trains internationaux (- 7,8 %) et les Intercités (- 6,5 %) qui ont le plus souffert de cette désaffection. La fréquentation du TGV domestique reste stable (+ 0,1 %), celle du Transilien est en hausse (+ 3,8 %).

## 5 % DE TRAINS ANNULÉS OU DÉPROGRAMMÉS EN MOYENNE CHAQUE JOUR

L'Arafer est en mesure de publier des données relatives aux suppressions de trains en tenant compte des déprogrammations de trains, qui, jusqu'à présent n'étaient pas recensées dans les statistiques nationales. Que révèlent ces statistiques inédites ?

Tout d'abord, l'utilisation globale du réseau ferré (fret et voyageurs) a baissé de près de 6 % en 2016, principalement en raison des grèves au 2e trimestre 2016 (mouvement social relatif à la renégociation du cadre social des personnels ferroviaires) qui ont entraîné des déprogrammations de trains de voyageurs et ont également pénalisé les circulations de trains de fret.

En 2016, sur les 6 700 trains de voyageurs (hors Transilien) initialement programmés quotidiennement, 230 ont été déprogrammés (supprimés la veille avant 16h) et près de 120 ont été annulés à la « dernière minute » (supprimés la veille après 16h).

Les déprogrammations sont survenues presque exclusivement en période de grèves, concentrées sur le 2<sup>e</sup> trimestre 2016. Les services TER et les Intercités ont été les plus touchés, avec une réduction de l'offre de plus de 40 % pendant les jours de grève (20 % pour les TGV).

Les périodes de grève n'ont en revanche pas eu d'incidence particulière sur le taux des annulations « de dernière minute » qui sont liées à des aléas opérationnels et répartis tout au long de l'année. On constate toutefois que les annulations sont plus élevées pour les TER (près de 2 %) que pour les autres services ferroviaires (0,6 %).

Enfin, plus de 11 millions de minutes ont été perdues en 2015 par les trains de voyageurs, soit en moyenne 2,7 minutes par train sur un parcours de 100 km. Plus de la moitié de ces minutes perdues le sont pour des motifs « maîtrisables » par SNCF Réseau ou par l'entreprise ferroviaire.

**Au total, le taux de suppression de trains de voyageurs (hors Transilien) s'élève à 5 % en 2016, soit près de 350 trains par jour.**

**En moyenne, 11 % des trains de voyageurs (hors Transilien) sont arrivés avec un retard d'au moins 6 minutes<sup>3</sup> à leur terminus, et le taux de retard s'accroît en période de pointe.**

## RÉSULTATS FINANCIERS

Les entreprises ferroviaires ont réalisé un chiffre d'affaires de 13,4 milliards d'euros HT en 2015, dont près des deux-tiers sont issus des recettes commerciales (8,3 Md€, produit des billets vendus) et un tiers de concours publics (5,1 Md€).

Elles ont reversé 31 % de ces montants à SNCF Réseau et Gares & Connexions pour l'accès au réseau et aux gares de voyageurs. Pour les TGV domestiques, SNCF Mobilités a payé 1,7 Md€ de péages en 2015, soit 38 % des revenus issus du TGV.

Les concours publics représentent environ un tiers des revenus des Intercités et près des trois-quarts des revenus TER. En Ile-de-France, le dézonage de la carte Navigo a généré une chute des recettes commerciales du Transilien de près de 21 % en 2016, compensée par une hausse des concours publics passés de 62 % à 70 % entre 2015 et 2016.

Globalement, la recette commerciale par passager a baissé entre 2015 et 2016 : elle s'établit à 7,8 € HT aux 100 km sur les services TER et Intercités (- 3,2 %). Dans les TGV domestiques (y compris Ouigo et iDTGV), la recette aux 100 km s'élève à 9,6 € HT en moyenne en 2016, en baisse de 2,4 % sur un an.

**Note aux rédactions :** la recette kilométrique moyenne par passager est un indicateur agrégé qui reflète mal la diversité des prix payés par les voyageurs pour un trajet (voyageurs fréquents détenteurs d'un abonnement, et occasionnels). Par ailleurs, le nombre total de voyageurs inclut les bénéficiaires de billets gratuits, ce qui fait mécaniquement baisser la recette moyenne. A titre d'exemple, pour les TGV domestiques, les voyageurs bénéficiant d'une gratuité représentent environ 5 % de la fréquentation totale.

---

<sup>3</sup> Les trains arrivant avec moins de 6 mn de retard à leur terminus ne sont pas comptabilisés dans les statistiques de l'AQST

## TER ET TRANSILIEEN : POUR CHAQUE PASSAGER, LES RÉGIONS PAIENT EN MOYENNE 0,18€ PAR PASSAGER-KM À SNCF MOBILITÉS (0,13 € EN ILE-DE-FRANCE, 0,23 € POUR LES AUTRES RÉGIONS)

En 2016, l'offre et la fréquentation des TER ont baissé de près de 3 %, ce qui n'a pas permis d'améliorer le taux de remplissage des trains régionaux (entre 15 % et 31 % selon les régions, avec une moyenne à 25 %). Les recettes commerciales ont diminué de plus de 5 % en 2016, en raison de l'érosion de la part des voyageurs non abonnés. Le taux de remplissage moyen des Transilien est de 26 %.

Pour chaque kilomètre parcouru sur un TER ou un Transilien en 2016, le passager « paie » en moyenne 6,5 centimes d'euro HT et la Région paie le complément à SNCF Mobilités, soit 17,7 centimes pour l'équilibre du service public. La Région paie aussi 5,6 centimes d'euro à SNCF Réseau au titre de la redevance d'accès au réseau ferré.

**En 2016, les revenus du TER proviennent à 75 % du concours financier des régions, avec des disparités entre les régions (de 65 % en Alsace jusqu'à 90 % en Limousin). Pour le Transilien, cette part s'élève à 70 % (62 % en 2015).**

### TER : contribution financière des régions en 2016

	Revenus de l'EF en 2016 en millions d'euros HT (évol. 2016/2015)	Part des concours publics dans les revenus en 2016 (évol. 2016/2015)	Fréquentation quotidienne en millions de passagers.km/jour (évol. 2016/2015)	Concours public en centimes d'euros par passager.km en 2016 (évol. 2016/2015)
Ile-de-France (Transilien)	2 734 (0 %)	70 % (12,6 %)	39,5 (3,8 %)	13,3 (8,6 %)
<b>Total TER (20 Régions)</b>	<b>3 925 (-1,2 %)</b>	<b>75 % (1,4 %)</b>	<b>35,7 (-2,8 %)</b>	<b>22,6 (3,1 %)</b>
Limousin	76 (-3,5 %)	90 % (0,6 %)	0,2 (-3,6 %)	77,9 (0,7 %)
Auvergne	112 (-4,2 %)	84 % (1,3 %)	0,6 (-9,3 %)	46,3 (7 %)
Champagne-Ardenne	128 (-0,5 %)	84 % (1,6 %)	0,7 (-7 %)	42,8 (8,7 %)
Basse-Normandie	80 (1,2 %)	83 % (2,3 %)	0,4 (-5,9 %)	41,6 (9,9 %)
Franche-Comté	101 (-1,3 %)	83 % (0,5 %)	0,6 (-3,1 %)	39,1 (2,4 %)
Poitou-Charentes	70 (-6,5 %)	82 % (0,8 %)	0,5 (-10,7 %)	32,7 (5,5 %)
Aquitaine	218 (6,1 %)	78 % (3,4 %)	1,6 (-4,1 %)	29,8 (14,4 %)
Haute-Normandie	87 (-2,1 %)	80 % (1,8 %)	0,6 (-4,3 %)	29,6 (4 %)
Midi-Pyrénées	187 (-0,8 %)	80 % (1,1 %)	1,4 (-4 %)	29,2 (4,5 %)
Lorraine	205 (-0,8 %)	78 % (1,3 %)	1,7 (-3,3 %)	25,5 (3,9 %)
Provence-Alpes-Côte d'Azur	364 (2,5 %)	76 % (2,8 %)	3,1 (-3,4 %)	24,7 (9 %)
Nord-Pas-de-Calais	316 (-0,4 %)	79 % (0,4 %)	3,1 (-2,6 %)	22,3 (2,7 %)
Languedoc-Roussillon	151 (-0,1 %)	74 % (2,8 %)	1,4 (-2,8 %)	22,3 (5,7 %)
Bourgogne	200 (-1 %)	73 % (2,9 %)	1,8 (-7,5 %)	21,9 (10,2 %)
Pays de la Loire	197 (1 %)	73 % (1 %)	2 (0 %)	20 (2 %)
Bretagne	136 (-1,5 %)	71 % (-1,5 %)	1,5 (0,3 %)	18 (-3,3 %)
Centre-Val de Loire	208 (-6,1 %)	70 % (3 %)	2,3 (-3,4 %)	17,7 (0 %)
Rhône-Alpes	607 (-4 %)	69 % (-0,1 %)	6,7 (-3 %)	17,1 (-1,1 %)
Picardie	260 (-1,4 %)	74 % (3,6 %)	3,1 (0,8 %)	17,1 (1,3 %)
Alsace	221 (-1,1 %)	65 % (-1,4 %)	2,6 (1,6 %)	14,8 (-4 %)

Source : ARAFER

- [Lire le bilan complet du marché des transports ferroviaires de voyageurs publié par l'Arafer](#)
- [Consulter les annexes](#)

### À propos de l'Arafer

Depuis 2010, le secteur ferroviaire français est doté d'une autorité indépendante qui accompagne son ouverture progressive à la concurrence : l'Autorité de régulation des activités ferroviaires (Araf). La loi pour la croissance, l'activité et l'égalité des chances économiques du 6 août 2015 élargit les compétences du régulateur aux activités routières : transport par autocar et autoroutes.

Le 15 octobre 2015, l'Araf est devenue l'Autorité de régulation des activités ferroviaires et routières : Arafer. Sa mission est de contribuer au bon fonctionnement du service public et des activités concurrentielles au bénéfice des clients du transport ferroviaire et routier.

Ses avis et décisions sont adoptés par un collège composé de sept membres indépendants choisis pour leurs compétences en matière de transport ferroviaire, routier, dans le domaine juridique ou économique ou pour leur expertise des sujets de concurrence. Il est présidé depuis août 2016 par Bernard Roman.