

Communiqué DE PRESSE

Paris, le 22 janvier 2020

Marché du transport ferroviaire de voyageurs et de marchandises : une année 2018 marquée par les mouvements sociaux du printemps

Lors des deux premiers bilans du marché du transport ferroviaire de voyageurs (bilan de l'exercice 2017 et bilan des exercices 2015 et 2016), l'Autorité a publié plusieurs indicateurs et chiffres non diffusés jusque-là, proposant ainsi une analyse détaillée et indépendante de ce marché en France. Pour cette troisième édition relative à l'année 2018, l'Autorité a fait le choix de la continuité dans les analyses développées et d'une présentation en deux volumes. Un focus dédié au fret complète ces deux volumes.

Les effets positifs de la réduction progressive de l'âge du réseau et de la stabilité des taux de ponctualité sont masqués en 2018 par les mouvements sociaux d'ampleur du printemps 2018 qui ont généré une baisse importante de la fréquentation voyageurs et du tonnage fret transporté, ainsi qu'une diminution des revenus des entreprises ferroviaires. En conséquence, la part modale du ferroviaire qui s'affermissait légèrement ces dernières années marque le pas.

LA FERMETURE DE LIGNES CLASSIQUES SE POURSUIT, ESSENTIELLEMENT SUR LES PORTIONS PEU OU PAS CIRCULÉES

Le réseau ferré national (RFN) s'est réduit de 2,1 % depuis 2015. La France reste cependant à la deuxième place européenne tant pour la taille totale de son réseau ferré (derrière l'Allemagne) que pour la taille de son réseau de lignes à grande vitesse (derrière l'Espagne). L'âge moyen du RFN diminue progressivement depuis fin 2015, passant de 30,9 ans à 29,4 ans fin 2018.

2 551 communes sont régulièrement desservies par un service ferroviaire de voyageurs, dont a minima par un service TER ou Transilien pour la quasi-totalité d'entre elles (à l'exception de huit gares). Les services Intercités et TAGV domestiques ont desservi respectivement 205 et 173 communes en 2018. La fréquence médiane de desserte des gares s'établit hors Île-de-France à 13 trains par jour, les gares franciliennes ayant, quant à elles, une fréquence moyenne de desserte de 36 trains par jour.

UNE PART MODALE DU FERROVIAIRE QUI RESTE FAIBLE

En 2018, la France connaît une diminution de 0,3 % du trafic intérieur de voyageurs (en passagers.km). Le transport ferroviaire est le principal responsable de cette diminution, puisqu'il se contracte de 3,6 %. La part modale du train s'établit à 9,5 %, et perd 0,3 point entre 2017 et 2018. Elle reste cependant supérieure à la moyenne des pays européens, laquelle est restée relativement stable entre 2012 (7,7 %) et 2017 (7,9 %).

La part modale en tonnes.km du transport ferroviaire de marchandises s'est fortement dégradée passant de 46 % en 1974 (pic du fret ferroviaire en tonnes.km) à 9 % en 2018. La part modale ferroviaire française demeure pour cette activité largement en dessous de la moyenne des 28 pays de l'Union européenne qui s'établit à 17,3 % en 2017.

LE NOMBRE DE CIRCULATIONS A BAISSÉ DE 6 % EN RAISON DES GRÈVES

Le taux de réalisation des services ferroviaires est de 89 % sur l'année 2018 (8 points de moins qu'en 2017) et de seulement 72 % au deuxième trimestre. Les TER et les Intercités sont les plus touchés par les grèves du printemps 2018, avec un ratio de trains ayant effectivement circulé de seulement 66 % au deuxième trimestre par rapport aux trains programmés.

Ces suppressions ont provoqué une chute de la fréquentation, en repli de 3,6 % sur un an. Elle reste cependant supérieure aux années 2015 et 2016. En dehors du deuxième trimestre 2018, la fréquentation est stable. Les « trains du quotidien » concentrent toujours 88,5 % du nombre total de passagers, alors que les TAGV domestiques représentent plus de la moitié des kilomètres parcourus.

Corollaire d'une fréquentation ayant moins diminué que l'offre de service effective, le taux d'occupation s'améliore pour l'ensemble des services ferroviaires pour s'établir en moyenne à 45 %. Il atteint 26 % pour les TER.

LES REVENUS DES ENTREPRISES FERROVIAIRES DE VOYAGEURS S'ÉLÈVENT A 13,6 MILLIARDS D'EUROS

Du fait de la baisse de la fréquentation en 2018, les revenus des entreprises ferroviaires de voyageurs sont en baisse de 365 millions sur un an. TER et Transilien génèrent 6,8 milliards d'euros de revenus (recettes commerciales et concours publics) pour SNCF Mobilités, dont près de 43 % pour Transilien. Près de 6,4 milliards d'euros de contributions publiques ont été apportés à SNCF Mobilités et SNCF Réseau au titre des activités TER et Transilien. Les péages versés aux gestionnaires d'infrastructure représentent en moyenne 40 % des revenus de l'activité TAGV et 24 % des revenus des services TER ; ce poids varie de 20 % à 28 % selon les Régions.

La recette commerciale de 9,4 centimes d'euro par passager.km est en hausse en 2018. En 2018, près de 75 % des recettes commerciales de l'activité TER proviennent des clients non-abonnés qui ne représentent que la moitié de la fréquentation kilométrique. Le complément payé par les Régions pour couvrir le coût d'exploitation de l'entreprise ferroviaire s'élève en moyenne à 22,4 centimes d'euro par kilomètre.

LE TAUX DE RETARD A 5 MINUTES AU TERMINUS RESTE STABLE ET S'ÉTABLIT A 13 % EN MOYENNE

Le taux de retard des services ferroviaires est stable entre 2017 et 2018. Près de 179 millions de passagers ont été impactés en 2018 par des retards de plus de 5 minutes à leur descente, soit 13,2 % de la fréquentation 2018. Pour les 28 millions de passagers TAGV et internationaux affectés par ces retards, plus de 24 minutes en moyenne ont été perdues par passager.

UNE OFFRE « INTERCITÉS » EN PLEINE RESTRUCTURATION

L'offre de services en trains classiques Intercités a connu de profondes transformations en 2018. En effet, l'offre de liaisons opérées par les trains Intercités a fortement diminué entre 2017 et 2018, en passant de 2 303 à 1 429.

En 2016, le protocole d'accord passé entre l'État et les Régions établissait le transfert de 18 lignes vers l'activité TER. Celui-ci a débuté en 2017 avec deux lignes, mais la plupart des transferts ont été effectifs en 2018. L'offre de nuit a été fortement réduite en 2018 ; seules deux lignes Intercités subsistent : Paris-Briançon et Paris-Rodez-Toulouse-Latour de Carol. En 2018, ce réseau de nuit résiduel ne représente plus que 5 % de l'offre globale de sièges.km Intercités contre 10 % en 2015.

UN FRET FERROVIAIRE PENALISÉ PAR LES MOUVEMENTS SOCIAUX

Le trafic fret et travaux est en recul de 9,6 % par rapport à 2017, à la fois du fait des mouvements sociaux du printemps 2018 et d'une augmentation du tonnage transporté par train. Les 20 entreprises ferroviaires de transport de marchandises actives en 2018 ont opéré un trafic de 59,8 millions de trains.km. Le tonnage net moyen par train est en augmentation de 4,5 %. Les dix premiers acteurs totalisent plus de 99 % des trains.km opérés en 2018. Les filiales du groupe SNCF, dont l'opérateur historique Fret SNCF, assurent près des 3/4 des trains.km de fret.

La ponctualité des trains commerciaux fret s'est très légèrement dégradée entre 2017 et 2018. Le taux de retard au seuil de 60 minutes atteint 9 %. Le taux et la durée de retard augmentent cependant avec la distance parcourue par le train.

En 2018, en raison des grèves, les recettes commerciales perçues par les entreprises ferroviaires de marchandises sont en baisse de 4,7 % par rapport à 2017. En moyenne, chaque kilomètre parcouru s'est traduit par une recette de 18,6 euros, au-dessous de la moyenne des pays membres de l'Independent Regulator's Group - Rail ¹ (21,3 euros par train.km).

¹ L'IRG Rail, composé de 31 pays membres, a pour objectif de faciliter la création d'un marché intérieur unique, compétitif, efficace et durable des chemins de fer en Europe. L'IRG-Rail sert de plate-forme de coopération, d'échange d'informations et de partage des meilleures pratiques entre les régulateurs afin de relever les défis réglementaires actuels et futurs dans le secteur.

- [Consulter la plaquette de présentation du bilan du marché français du transport ferroviaire en 2018](#)
- [Consulter le volume 1 du bilan 2018](#)
- [Consulter le volume 2 du bilan 2018](#)
- [Consulter le focus consacré au fret en 2018](#)

A propos de l'Autorité de régulation des transports

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.

Compétente pour la régulation des redevances aéroportuaires depuis le 1er octobre 2019, l'Arafer est devenue l'Autorité de régulation des transports à cette date.

Enfin, de nouvelles missions ont été confiées à l'Autorité fin 2019 dans le cadre de la loi n° 2019-1428 du 24 décembre 2019 d'orientation des mobilités en matière d'ouverture des données de mobilité, de billettique et de régulation des activités de gestionnaire d'infrastructures et des activités de sûreté exercées par la RATP en Ile-de-France.

Ses avis et décisions sont adoptés par un collège composé de sept² membres indépendants choisis pour leurs compétences en matière de transport, de droit, d'économie ou pour leur expertise des sujets de concurrence. Il est présidé depuis août 2016 par Bernard Roman.

² La loi d'orientation des mobilités a également acté une transformation de la gouvernance du collège de l'Autorité qui passera progressivement à cinq membres permanents.